# ADAM TOMASZEWSKI

## NOWOCZESNA ORGANIZACJA URZĄDZEŃ BIUROWYCH




**GDYNIA**

ULICA ŚWIĘTOJAŃSKA
(W domu gdzie Izba Przem.-Handl.)

KONTA BANKOWE: KOMUN. KASA OSZCZĘDNOŚCI GDYNIA
P. K. O. POZNAŃ NR. 212.758

TELEFON NR. 1055

Hurtowy i detaliczny skład papieru, materjałów piśmiennych i artykułów biurowych.

Księgowość przebitkowa

Powiększywszy zakres działania, zaopatrzyłem skład swój w duży wybór towaru.

Dostawy do urzędów i biur po niskich cenach.

Korzystne źródło zakupu dla odsprzedawców.

---

# Zakłady Przemysłu Tłuszczowego i Olejarskiego „Union" S. A. Gdynia

Wyrób tłuszczów i olejów roślinnych z surowca egzotycznego, zamorskiego i krajowego, jako to:

**palmowego — kokosowego — sezamowego — rzepakowego — lnianego, oraz pokostu**  **EKSPORT MAKUCHÓW**

Adres dla listów: Gdynia, skrzynka poczt. 125 — Adres dla przesyłek wagonowych: Gdynia-Port, strona północna, bocznica własna — Adres dla depesz: Olejarnia Gdynia

Telefon: 2941 Centrala    Telefon: 2941 Centrala

---

# BIURO BUCHALTERYJNO-REWIZYJNE

**M. Pacoszyńskiego** zaprzysiężonego rzeczoznawcy ksiąg handlowych

ul. Abrahama 9, dom Marszała — Telefon nr. 1294

Sporządzanie i analiza bilansów. Reorganizacja rajonalizacja księgowości.
Prowadzenie księgowości w abonamencie

# BIULETYN INFORMACYJNY IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

WYCHODZI 3 RAZY W MIESIĄCU

ROK II. | GDYNIA, dnia 12 listopada 1933 | NR. 30

REDAKCJA I ADMINISTRACJA: Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni
Referat Prasowy, ul. Świętojańska, tel. 1643.
PRENUMERATA: w kraju kwartalnie 3 zł., zagranicą 5 zł.
Konto P. K. O. Nr. **204.415** Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.



## TREŚĆ:



Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. Józef Kunert L. S. C

JÓZEF KAWCZYŃSKI.

# Zagadnienie uprzemysłowienia portu gdyńskiego.

## I.

Dotychczasowe zabiegi i starania Rządu, samorządu oraz zainteresowanych sfer gospodarczych obracały się w zakresie spraw portowych około zagadnienia handlowego rozwoju portu gdyńskiego. W tym względzie posunęła się akcja wymienionych czynników tak dalece, że częściowo zostały już stworzone podstawy dla handlowego rozwoju portu, a częściowo wyjaśniono i definitywnie uzasadniono warunki, niezbędne dla tego rozwoju. Problemy, dotyczące portu, raz jako miejsca sprawnego przeładunku towarów, a następnie jako wielkiego centrum dla handlu importowego i eksportowego, oraz dla hurtowej dystrybucji towarów, zostały naświetlone z tak wielu stron, że na tej pracy mogą wszystkie miarodajne czynniki oprzeć dalszą swoją akcję, zmierzającą do handlowego rozwoju portu.

Zagadnienie uprzemysłowienia portu gdyńskiego leży tymczasem prawie że odłogiem. Nasza literatura gospodarcza problemu tego dotychczas nie wyjaśniła. Również odnośny konkurs Instytutu Bałtyckiego nie dał oczekiwanych wyników. Jest to sprawa w dalszym ciągu dla ekonomistów otwarta.

Trudności w wyjaśnieniu zagadnienia polegają na tem, że nie wystarcza tu znajomość gałęzi przemysłowych, reprezentowanych w innych portach. W naszych warunkach mogłoby kopjowanie zagranicznych wzorów okazać się w wielu wypadkach niecelowem.

Konieczne jest tu najpierw ustalenie, jakie nowe rodzaje przemysłu mogą się w porcie rozwijać w związku z ogólnem, stopniowem i wyraźnem przestawianiem się naszego życia gospodarczego na współpracę z portem i posługiwanie się drogą morską w stosunkach z zagranicą. W odniesieniu natomiast do przemysłu, reprezentowanego już w kraju, nieodzowne jest stwierdzenie, czy tworzenie go w porcie nie będzie szkodliwe dla przedsiębiorstw już istniejących, względnie też, że umiejscowienie danego przemysłu w porcie jest gospodarczo bardzej uzasadnione i korzystniejsze dla całości naszego życia gospodarczego, niż dalsze jego prowadzenie w głębi kraju. Zrozumiałą jest rzeczą, że tworzenie w porcie przemysłów, już na lądzie reprezentowanych, wywołać może kolizję interesów gospodarczych poważnych odłamów obywateli państwa, a zarazem także ostrą krytykę odnośnych poczynań czynników portowych.

Sprawę utrudnia jeszcze i ta okoliczność, że w odróżnieniu do starych portów nie możemy jej pozostawić fluktom samorzutnej ewolucji. Poprostu niema na to czasu. Z bardzo ważnych przyczyn powtórzyć się tu powinno zjawisko, jakie miało już miejsce, względnie też obecnie jeszcze trwa w stosunku do nastawiania życia gospodarczego na nowe problemy morskie. Zdecydowana akcja obecnego Rządu w zakresie rozbudowy portu i polskiej floty handlowej zdopingowała życie gospodarcze do przyspieszenia procesu reorganizacyjnego i wy-

dobyła z niego poważne siły i środki dla poparcia rządowych planów morskich. Tak samo i obecnie odnośnie do sprawy uprzemysłowienia portu gdyńskiego nieodzownie potrzebny będzie jasno określony i zdecydowany program czynników miarodajnych, konieczna tu będzie celowa akcja z góry.

Zwlekanie z realizacją tego zagadnienia byłoby w dzisiejszych stosunkach dla portu naszego szkodliwe. Należy tu bowiem wziąć pod uwagę, że walka, wypowiedziana Gdyni przez porty niemieckie i Tryjest, kryje w sobie duże niebezpieczeństwo dla przyszłego rozwoju portu gdyńskiego. Ostatnia również umowa polsko-gdańska wywołała poważne osłabienie nastawienia progdyńskiego. Podjęcie i zrealizowanie natomiast zagadnienia uprzemysłowiena portu gdyńskiego będzie z jednej strony doskonałym sposobem wzbudzenia nowej fali zainteresowania dla Gdyni, a z drugiej skutecznym środkiem dla zapewnienia portowi dalszego rozwoju. Możemy przeto stwierdzić, że wyjaśnienie omawianego tu zagadnienia jest nakazem chwili.

## II.

Najważniejsze rodzaje przemysłu portowego są:

A. Grupa przemysłu budowy okrętów. Tu należą:

1) stocznie dla budowy nowych okrętów, doki dla budowy mniejszych statków i naprawy okrętów oraz stocznie dla budowy łodzi, motorówek i kutrów.

2) przedsiębiorstwa uboczne, jak kuźnie i stolarnie okrętowe, przedsiębiorstwa instalacyjne, modelarnie, tokarnie, wytwórnie płótna żaglowego i sprzętu okrętowego.

3) odlewnie, fabryki maszyn i farb okrętowych.

B. Przemysł, produkujący z surowców krajowych, morskich i zamorskich na eksport i import. Należą tu:

1) Przemysł spożywczy: a) łuszczarnie ryżu i młyny zbożowe, b) wytwórnie wódek eksportowych, browary dla piwa eksportowego, c) wytwórnie konserw mięsnych, owocowych, warzywnych i mlecznych, przeznaczonych na eksport i aprowizację okrętów, d) przemysł rybny: śledziowy, fabryki konserw rybnych, wędzarnie, e) fabryki wytworów cukrowych, f) fabryki kakao i masła kakaowego.

2) Fabryki chemiczne dla przetworów i preparatów spirytusowych i wytwórnie eksportowych artykułów kosmetycznych.

3) olejarnie dla wytłaczania olejów roślinnych i przetwórnie olejów mineralnych.

C. Grupa t. zw. przemysłu handlowego. Tu należą np.:

1) palarnie kawy,

2) sortownie towarów kolonjalnych i drogeryjnych i urządzenia dla ich mięszania, farbowania, znakowania itp.,

3) sortownie, suszarnie i oczyszczarnie owoców,

4) przetwórnie jelit,

5) przedsiębiorstwa dla sortowania i cięcia złomu żelaza oraz rozbiórki starych okrętów.

Dwie ostatnie grupy (B. i C.) stanowić mogą podstawę do całego szeregu przedsiębiorstw przemysłowych ubocznych i pomocniczych. I tak:

1) Łuszczarnie i przemysł rybny dla wytwórni paszy treściwej, młyny dla piekarni chleba okrętowego i sucharów, olejarnie dla fabryk margaryny,

2) przemysłem pomocniczym, opartym: a) o surowiec krajowy są np.: fabryki beczek dla śledzi, skrzyń dla owoców i ryb wędzonych, kartonów dla owoców i artykułów kolonjalnych,

b) o surowiec importowany również dla procesu uszlachetniającego: wytwórnie obręczy do beczek, puszek do konserw, kanistrów dla spirytusu eksportowego itp.

## III.

W powyższem zestawieniu mamy przeważnie typowo portowe rodzaje przemysłów. Mimo to jednak pewna ich część jest już reprezentowana w kraju. To też w wypadkach ujawnienia inicjatywy w kierunku kreowania takich przedsiębiorstw na terenie portu wskazanem byłoby przeprowadzenie badań nad celowością powstania ich w porcie. Ostrożność tu podyktowana jest nietylko względami na potrzebę ochrony już istniejących placówek gospodarczych, ale również z uwagi na konieczność stworzenia dla przemysłowych przedsiębiorstw portowych, przynajmniej w kilkuletniej początkowej ich fazie rozwoju, specjalnie sprzyjających warunków pracy i egzystencji. Gospodarcza opinja publiczna niewątpliwie zaakceptuje wszelkie udogodnienia dla przemysłu portowego, jeżeli celowość każdej branży tego przemysłu będzie oczywista i jeżeli przez powstanie nowej placówki przemysłowej w porcie nie będą narażone interesy gospodarcze innych ośrodków lub przedsiębiorstw.

Zagadnienie uprzemysłowienia naszego portu łączy się w pierwszym rzędzie ze sprawą terenową. Port, w obecnych ramach jego rozbudowy, nie posiada potrzebnych dla przemysłu terenów. Należy je przeto przygotować.

W tym względzie możliwe są zasadniczo dwa warjanty, a mianowicie stworzenie prywatnej spółki handlowej dla dokonania wykupu terenów, nadających się dla przemysłu i ich urządzenia (tereny pod Chylonją), względnie uzyskanie tych terenów przez Państwo drogą wywłaszczenia. Do właściciela terenów należałoby przygotowanie terenów pod zabudowę przez przeprowadzenie pomiarów, budowę dojazdów kolejowych i drogowych oraz przez ubezpieczenie nabrzeża. Transakcje terenowe, dokonywane przez prywatną spółkę handlową dla celów sprzedaży przedsiębiorcom przemysłowym, musiałyby liczyć się z koniecznością ułatwienia klientom nabywania terenów a zarazem dostosowywać się do ogólnych w tym względzie zamierzeń czynników miarodajnych. W wypadku natomiast, gdyby właścicielem terenów zostało Państwo, należałoby wyjaśnić i zadecydować w duchu lojalnym sprawę umowy dzierżawnej, by dłuższym okresem dzierżawnym zachęcić przemysł do poważniejszych inwestycyj. Samo przez się rozumie, że administracja portu winna dokonać połączenia terenów przemysłowych z portem za pomocą rozbudowy t. zw. kanału przemysłowego.

Poza tym podstawowym warunkiem uprzemysłowienia naszego portu, nie można nie wysunąć tu również konieczności zainicjowania

i prowadzenia odpowiedniej polityki ze strony czynników urzędowych, którąby rozwojowi przemysłu w porcie gdyńskim sprzyjała. Dotychczasowa pomoc, jakiej przemysł portowy doznaje, w formie możliwości zwolnienia od państwowych podatków przemysłowego i dochodowego, nie jest dostateczną gwarancją opłacalności inwestycyj, wymaganych przez poszczególne branże przemysłowe na terenie portu. W wielu wypadkach pomoc podatkowa stanowiłaby jedynie zrównanie warunków pracy, napotykanych w portach konkurencyjnych.

Nieodzowne byłyby pozatem ułatwienia w dziedzinie celnej w postaci zniżek celnych na surowce importowane dla celów przetwórczych w porcie i ułatwienia w obrocie uszlachetniającym. W zakresie reglamentacji towarów należałoby przedsiębiorstwom przemysłowym w porcie zapewnić odpowiednią ilość surowca dla prowadzenia normalnej produkcji.

Przemysł portowy powinien cieszyć się specjalną opieką zarówno Państwowego Instytutu Eksportowego, jak i naszych placówek zagranicznych, jeżeli chodzi o zapewnienie mu na rynkach zagranicznych takich kontyngentów eksportowych, któreby pracę i egzystencję przedsiębiorstwa umożliwiały.

Również ważnym czynnikiem dla rozwoju przemysłu portowego byłaby odpowiednia polityka kolejowa w zakresie tanich frachtów kolejowych przy przewozie w głąb kraju względnie też przy tranzycie przetworów przemysłowych, wyprodukowanych w obrębie portu

Wreszcie problem rozwoju przemysłu portowego powinien być uwzględniany przy rozbudowie polskiej floty handlowej oraz przy tworzeniu regularnych połączeń okrętowych z Gdyni do portów tych rynków zagranicznych, któreby bądźto dostarczały nam surowca dla produkcji lub też stanowiły dla przemysłu portowego rynek odbiorczy.

Sprawa uprzemysłowienia portu wymaga, jak z powyższego widać, rozpatrzenia i załatwienia całego kompleksu przygotowawczych prac i wkracza bardzo poważnie w zakres polityki naszych resortów gospodarczych. Ponadto uprzytomnić sobie należy, że uprzemysłowienie portu łączy się z takiem samem zagadnieniem odnośnie do miasta Gdyni i że wymaga ono rozwiązania na platformie porozumienia się również z tym czynnikiem w celu równoległego uwzględniania interesów gospodarczych miasta.

---

# Zjazd Związku Izb Przemysłowo-Handlowych.

Dnia 9. bm. odbył się w Warszawie Zjazd Izb Przemysłowo-Handlowych. Z ramienia naszej Izby wzięli w nim udział p. wiceprezes Dr. Smoleń i wicedyrektor Izby p. Józef Kawczyński.

Na porządku dziennym obrad były sprawy następujące: zryczałtowanie podatku obrotowego: sprawy ujednostajnienia regulaminów sądów polubownych, sprawa clearingu dewizowego z Argentyną: zmiana opłat za nadzór nad wywozem szczeciny; sprawa utworzenia przy Związku Izb Komisji Porozumiewawczej Związków Eksporterów Artykułów Hodowlanych: sprawy, wynikające z wykonania traktatu

handlowego z Austrją; sprawa aukcyj owocowych; sprawa potanienia kredytu w Polsce; sprawy wystawowe, a mianowicie wystawa portów polskich w roku 1934 i Targi Morskie w Gdyni; sprawa opracowania rozporządzeń wykonawczych do rozporządzenia Prezydenta R. P w sprawie uregulowania obrotu zwierzętami rzeźnemi i wreszcie sprawa projektu rozporządzenia o organizacji szkolnictwa zawodowego.

Ze spraw, specjalnie interesujących naszą Izbę, na uwagę zasługuje sprawa aukcyj owocowych, powstanie których Związek Izb uznał za celowe, ze względu na to, że należycie prowadzona aukcja będzie stanowiła podstawę do rozwoju handlowego portu, dla tworzenia nowych regularnych linij okrętowych oraz dla uporządkowania stosunków w handlu owocami w kraju. Związek Izb wypowiedział się pozatem zasadniczo przeciwko specjalnym preferencjom dla aukcyj owocowych, jednakże uznał za wskazane w wypadkach poważniejszych inwestycyj kapitału prywatnego na terenie portu gdyńskiego, zastosowanie całkowitego lub częściowego zwolnienia od celnych opłat manipulacyjnych towaru tych hurtowników, którzy go nabędą na koncesjonowanych aukcjach. Związek Izb pozatem wypowiedział się za dopuszczeniem narazie obu typów aukcji, t. j. typu importeskiego i brokoskiego.

Co do zorganizowania wystaw i targów morskich, to Związek Izb sprzeciwił się realizowaniu imprez tego rodzaju w myśl wniosku Śląskiego Towarzystwa Wystaw i Propagandy Gospodarczej w Katowicach, wniosek ten bowiem nakreślił tak szerokie ramy działania, iż stwarzałoby to nietylko nowe przedsiębiorstwo handlowe, będące nieuzasadnioną konkurencją dla przedsiębiorstw już istniejących, lecz i wkraczałoby w kompetencję samorządu gospodarczego i władz. Związek Izb wypowiedział się również przeciw urządzeniu w r. 1934 wystawy prac portów polskich, ze względu na to, że czas do zrealizowania tej wystawy jest zbyt krótki i ponieważ stoi na stanowisku, że wystawa taka, mając odpowiadać celom dydaktycznym i propagandowym, powinna być zorganizowana z dużym nakładem pracy i środków. Związek Izb natomiast ustosunkował się pozytywnie do sprawy urządzenia w Gdyni stałej wystawy prób i wzorów artykułów, stanowiących przedmiot handlu zamorskiego, podkreślając przytem konieczność jaknajściślejszego kontaktu w tej sprawie ze sferami gospodarczemi a w szczególności sferami gospodarczemi portowemi. Za instytucję, powołaną do zorganizowania tej wystawy, Związek Izb przyznał w pierwszym rzędzie gminę miasta Gdyni.

# Bilans handlowy Polski za październik.

Bilans handlu zagranicznego Rzeczypospolitej Polskiej i W. M. Gdańska według tymczasowych obliczeń Głównego Urzędu Statystycznego w miesiącu październiku br. wynosi:

przywóz 251.987 ton, wartości 104.352 tys. zł,
wywóz 1.298.203 ton, wartości 91.012 tys. zł,
saldo ujemne w miesiącu październiku wynosi 13.340 tys. zł.

W porównaniu do miesiąca września br. zmniejszył się wywóz o 2.912 tys. zł, przywóz zwiększył się o 31.339 tys. zł.

W związku z tem Ministerstwo Przemysłu i Handlu komunikuje na podstawie danych Instytutu Badania Konjunktur Gospodarczych i Cen, że silny wzrost importu, jaki nastąpił w październiku, nie wynika ze zmiany sytuacji konjunkturalnej, ale łączy się ściśle z faktem wejścia w życie nowej podniesionej taryfy celnej. Zwiększenie produkcji przemysłowej nie było znaczne (z 55,2 w drugim kwartale do 58,0 w trzecim) i wywołało tylko zupełnie niewielki wzrost zapotrzebowania na towary importowane; zasadniczo zaś cały znaczny wzrost październikowy wyjaśnia się zakupami na zapas towarów, których ochrona celna została podniesiona. W następnych miesiącach czerpanie z nagromadzonych w ten sposób zapasów, zmniejszanie się importu pod wpływem wzmożonej ochrony celnej i wreszcie spadek zapotrzebowania, jaki nastąpi w okresie zimowego zastoju w produkcji, spowodują znaczne zmniejszenie się przywozu. Ujemne saldo bilansu handlowego w październiku jest zjawiskiem całkowicie przypadkowem. W miesiącach następnych należy oczekiwać dodatniego salda bilansu handlowego, które jest koniecznym skutkiem obecnego stanu produkcji oraz obecnej budowy bilansu płatniczego.

# Sytuacja w żegludze morskiej.

W czerwcu br., omawiając na łamach „Biuletynu" kryzys w żegludze morskiej („Kryzys w żegludze morskiej" — Nr. 16 „Biuletynu Informacyjnego" z dn. 12. VI. 1933 r.), podkreślałem, iż właściwą przyczyną, utrzymującą depresję w przemyśle transportów morskich, jest wyścig w rozbudowie jakościowej flot oraz wskazałem na fiasco akcji demontażu starego tonażu, która zdaje się raczej pogarszać sytuację, niż przynosić poprawę w formie przystosowania tonażu do popytu. Wskazałem również na coraz silniejszy protekcjonizm i wzrost systemu subsydjów państwowych w żegludze jako na jeden z ważnych powodów uniemożliwiających poprawę sytuacji gospodarczej w przemyśle transportów morskich.

Te same okoliczności podkreślają ostatnio w fachowej prasie zagranicznej komentatorzy tegorocznych raportów Lloyd's Register of Shipping oraz prof. Sven Helander w swych studjach statystycznych nad flotą światową.

W raporcie rocznym Lloyd's Register (za 12 miesięcy do 30 czerwca 1933 r.) podkreślono przeciąganie się depresji w żegludze pomimo znacznej redukcji tonażu światowego, osiągniętej przez rekordowy wzrost demontażu oraz zastój w budownictwie okrętowem. Podkreślono również — co jest charakterystyczne — znaczny wzrost w adaptacji urządzeń, mających na celu wzmocnienie wydajności morskich maszyn napędnych.

Spadek ogólnego tonażu światowego w porównaniu do r. 1932 wskazuje wymownie w jak trudnej sytuacji znajduje się obecnie przemysł transportów morskich. Równoczesny spadek tonażu unieruchomionego z 15.000.000 ton na 12.000.000 przypisać należy raczej demon-

tażowi, niż poprawie w warunkach eksploatacji statków. Ilość towarów, przewożonych drogą morską, spadła bowiem w dalszym ciągu, powodując w konsekwencji dalsze obniżanie się poziomu frachtów morskich.

Akcja demontażu przybiera wprawdzie coraz poważniejsze rozmiary i w związku z tem oczekuje się poprawy sytuacji w najbliższym czasie, czyli gdzieś w połowie 1934 roku, na który to okres optymiści przepowiadają już obecnie zrównoważenie podaży tonażu z popytem oraz ożywienia w budownictwie okrętowem, ale cały szereg objawów zdaje się wskazywać, iż poprawa sytuacji, przynajmniej w znaczniejszym zakresie, nie nastąpi tak szybko. Demontaż tonażu oraz jego ubytek, wskutek wypadków, wynosił od czerwca 1932 r. przeszło 3.300.000 ton. Taki sam ilościowo, o ile nie większy, ubytek tonażu spodziewany jest do czerwca 1934 r., czyli, że w okresie tym tonaż światowy wynosić będzie około 65.000.000 ton, tyle ile w r. 1927. Nadzieje na ożywienie w budownictwie okrętowem opiera się na tem, iż obecnie przeszło 18.500.000 ton tonażu światowego, czyli 26,5% liczy przeszło 20 lat, tak, że zastój w budownictwie okrętowem może być tylko chwilowym. Wzrost zamówień w trzecim kwartale br. zdaje się wskazywać na słuszność powyższych przewidywań w odniesieniu do sytuacji w budownictwie okrętowem.

O ile jednak przy coraz ostrzejszym obecnie wyścigu jakościowym sytuacja w budownictwie okrętowem może się poprawić, to ogólna sytuacja w żegludze nie ulegnie prawdopodobnie tak szybko zmianie. Na przeszkodzie temu stać będzie bowiem rozbudowa jakościowa flot, wspomagana subsydjami i powodująca następnie licytowanie się na rynku frachtowym, jak również uniemożliwiająca przystosowanie tonażu do popytu. Rozbudowa jakościowa floty światowej przybiera bowiem szybkie tempo, na co wskazują tak statystyki Lloyd'u, jak i obliczenia prof. Sven Helander'a.

W ciągu 12 miesięcy, do czerwca 1933 roku, tonaż ogólny spadł o 1. 814.125 ton, podczas gdy tonaż motorowców zwiększył się w dalszym ciągu o 162.015 ton, co wskazuje, iż rozbudowa floty idzie w kierunku statków najbardziej nowoczesnych, a temsamem najbardziej ekonomicznych. Statystyki prof. Sven Helander'a potwierdzają powyższą tendencję, wykazując wzrost tonażu w jego najwyższej „klasie jakościowej". Słynne klasy prof. Sven Helander'a obejmują: 1-sza klasa: statki, liczące conajmniej 5000 gros reg. ton, o szybkości conajmniej 12 węzłów i wieku conajwyżej 25 lat; 2-ga klasa: statki, liczące minimum 10.000 ton, 15 węzłów i 10 lat; 3cia klasa: statki, liczące minimum 15.000 ton, 18 węzłów i 5 lat.

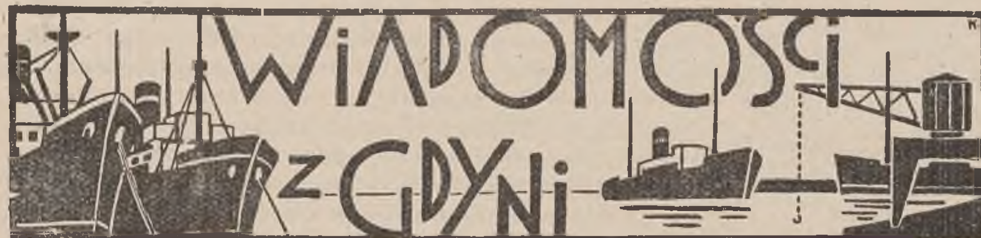
Wzrost tonażu ogólnego od roku 1914 do roku 1933 wynosił 38,3% przyczem wzrost w poszczególnych „klasach" przedstawiał się następująco: w 1-szej o 64,5%, w 2-giej o 88,8%, w 3-ciej o 137,9%. Jak z powyższego wynika, wzrost był szczególnie silny w klasie 3-ciej „jakościowej". W porównaniu do roku ubiegłego tonaż światowy spadł w r. 1933 w klasie 1-szej o 0,7% i w klasie 2-giej o 10%, zwiększył się natomiast w klasie 3-ciej o 1,3%.

Rozbudowa jakościowa floty światowej nie została więc przez kryzys powstrzymaną, lecz przeciwnie, znacznie zaostrzoną, jak na

to wskazują liczne fakty. Tendencję tę wywołała w dużej mierze polityka subsydjów państwowych, faworyzująca rozbudowę tonażu pierwszorzędnej jakości.

Zestawienia statystyczne prof. Sven Helander'a wskazują, iż równowaga między podażą i popytem tonażu nie da się tak prędko urzeczywistnić przez co i sytuacja w przemyśle transportów morskich nie ulegnie tak szybko radykalnej zmianie na lepsze.

**J. Kunert.**




## PRZYJAZD DYREKTORA DEPARTAMENTU MORSKIEGO.

Dnia 7 listopada br. przyjechał do Gdyni w sprawach służbowych Dyrektor Departamentu Morskiego Ministerstwa Przemysłu i Handlu p. inż. L. Możdżeński w towarzystwie p. o. Naczelnika Wydziału Portowego p. inż. Bomasa. Wymienieni wzięli udział w posiedzeniu Rady Portu oraz dokonali inspekcji robót w porcie gdyńskim.

## ZEBRANIE TYMCZASOWEJ RADY PORTU.

Dnia 7 listopada br. w Urzędzie Morskim odbyło się kolejne zebranie Tymczasowej Rady Portu, w którem wzięli udział: Dyrektor Departametnu Morskiego inż. L. Możdżeński, Dyrektor Urzędu Morskiego inż. St. Łęgowski, Komisarz Rządu Mgr. pr. Fr. Sokół, Dyrektor Kolei Państwowych inż. B. Dobrzycki oraz szereg przedstawicieli sfer portowych i gospodarczych.

Na zebraniu tem uzgodniono projekt rozporządzenia wykonawczego do ustawy o opłatach portowych. Rozpatrywano sprawy najpilniejszych inwestycyj portowych, uprzemysłowienia portu oraz szereg spraw bieżących.

## RUCH STATKÓW W PORCIE GDYŃSKIM W MIESIĄCU PAŹDZIERNIKU B. R.

W październiku br. weszło do portu gdyńskiego i wyszło zeń na morze ogółem 777 statków o łącznej pojemności 633.436 t. r. n. z czego wyszło 385 statków o pojemności 318.475 t. r. n., a przyszło 392 statki o pojemnosci 314.961 t. r. n.

Według kolejności bander poszczególnych państw ruch statków przedstawiał się następująco:

| | | t. r. n. | statków |
|---|---|---|---|
| 1) | Szwecja | 152.496 | 226 |
| 2) | Polska | 84.095 | 79 |
| 3) | Niemcy | 83.675 | 136 |
| 4) | Norwegja | 56.984 | 78 |
| 5) | Danja | 53.356 | 97 |
| 6) | Stany Zjedn. A. P. | 38.798 | 12 |
| 7) | Grecja | 34.102 | 14 |
| 8) | Anglja | 33.246 | 24 |
| 9) | Finlandja | 23.264 | 29 |
| 10) | Łotwa | 22.911 | 22 |
| 11) | Estonja | 14.081 | 25 |
| 12) | Włochy | 13.550 | 5 |
| 13) | Kanada | 6.697 | 2 |
| 14) | Holandja | 5.772 | 12 |
| 15) | Francja | 4.638 | 2 |
| 16) | Czechosłowacja | 2.210 | 10 |
| 17) | Turcja | 2.041 | 1 |
| 18) | W. M. Gdańsk | 1.520 | 3 |

Pierwsze miejsce w ruchu statków zajęła bandera szwedzka, drugie bandera polska, trzecie bandera niemiecka, czwarte bandera norweska.

Średni tonaż statku, zawijającego do Gdyni w październiku br. wyniósł 815,2 t. r. n., średnia ilość statków przebywających jednocześnie w porcie wynosiła 43 statki dziennie, a średni czas postoju wynosił 62,8 godzin.

## REKORDOWY OBRÓT TOWARÓW ZA MIESIĄC PAŹDZIERNIK.

Ogólny obrót towarów w porcie gdyńskim za mies. październik br. osiągnął nienotowaną dotychczas cyfrę 626.306 t., z czego na obrót zamorski przypada 611.463 t, a na obrót przybrzeżny łącznie z obrotem drogą wodną z wnętrzem kraju 14.843 t. Poprzedni rekord za mies. lipiec br. wynosił 608.803,7 t.

## PRACE NAD ROZBUDOWĄ PORTU.

W przeciągu miesiąca października roboty nad rozbudową portu w dalszym ciągu rozwijały się intensywnie.

**W dziale robót hydrograficznych w basenie im. Ministra Kwiatkowskiego** na nabrz. Rumuńskiem ustawiono 92 m. b. skrzyń żelazobetonowych o głęb. 10 m. Przeprowadzono badania dna przy pomocy wierceń na nabrz. Czechosłowackiem i Rumuńskiem. Pozatem wyczerpano w basenie im. Ministra Kwiatkowskiego i w III. basenie wewnętrznym 103.066 m³ gruntu, z czego 53.591 m³ wyrefulowano na nabrz. Rumuńskie, zaś torf i muł jako nieużytki wywieziono do morza w ilości 49.475 m³.

**W dziale robót drogowych:** na ul. Indyjskiej wykonano 120 m. b. kanalizacji deszczowej. Przy budującym się wiadukcie Nr. 2 ukończono rusztowania i szalowania łuku i jezdni, rozpoczęto układanie uzbrojenia ściągu, wykonano 10.000 m³ nasypów 1000 m² darniowania, ułożono 413 m. b. krawężników betonowych, 812 m² bruku oraz usta-

wiono 4 studzienki ściekowe. Na ul. Polskiej ułożono 200 m. b. krawężnika betonowego, z 789 m² chodnika, 3500 m² nawierzchni asfaltowej oraz 475 m² bruku z kostki bazaltowej i granitowej.

**W dziale budowli naziemnych:** W magazynie tranzytowym wykonanie tynków zewnętrznych terrazytowych, roboty szklarskie, dekarskie oraz blacharskie. Również rozpoczęto układanie nawierzchni z płyt betonowych na rampach. W hali pasażerskiej rozpoczęto tynkowanie holu głównego, a w innych pomieszczeniach rozpoczęto już roboty malarskie. Ustawiono okna i drzwi, wykonano roboty ślusarskie, rozpoczęto tynkowanie zewnętrzne terrazytowe. Ukończono roboty dekarskie i blacharskie.

W hali śledziowej w październiku zakończono wszystkie roboty.

Przy budowie magazynu długoterminowego dla bawełny w wolnej strefie zakończono fundamenty pod słupy żelbetowe, wykonano dalsza konstrukcję żelbetową, szkieletową za wyjątkiem ostatniej (8-ej) komory. Wykonano mury zewnętrzne i działowe w 3-ch komorach, założono część dźwigarów oraz rozpoczęto krycie dachów i roboty blacharskie.

Wykończono całkowita budowę biur Urzędu Celnego i strażnic w strefie wolnocłowej.

Na placu przeznaczonym pod budowę magazynu drobnicowego Nr. 8 na nabrz. Stanów Zjednoczonych wykonano wiercenia oraz przystąpiono do próbnych obciążeń.

Przy budowie magazynu „Cukroportu" w wolnej strefie roboty dobiegaja końca. Obecnie odbywa się krycie dachu papą, szklenie okien i układanie podłogi.

W magazynie „Warty" i „Aukcji Owocowych" na nabrz. Francuskiem ustawiono wiązary dachowe.

Na nabrz. Indyjskiem rozpoczęto budowę fundamentów pod magazyn firmy „Union".

W magazynie firmy „Pantarei" przy ul. Polskiej wykonano fundamenty i piwnice oraz zmontowano całą konstrukcję żelazną.

W Chłodni portowej wykonano konstrukcję żelbetową dla 5-go piętra.

Przy ul. Polskiej rozpoczęto również budowę fundamentów pod magazyn firmy „Emteh".

Na Molo Rybackiem rozpoczęto budowę fundamentów pod magazyn firmy „Mewa". Również przygotowano materjał do budowy magazynu firmy „Mopol".

Na nabrz. Rybnem ukończono w surowym stanie budynek fabryki konserw „Nordia Hawe".

Przy ul. św. Piotra przystąpiono do nadbudowy piętra w wędzarni J. Konkola.

Przy nabrz. Wilsonowskiem ukończono dobudowę magazynu firmy „Vistula".

Na nabrz. Francuskiem wykonano 323 m. b. fundamentu żelbetowego pod dźwigi półportalowe, a na nabrz. Stanów Zjednoczonych rozpoczęto budowę fundamentów pod takież dźwigi,

## USTAWA O PRACY ROBOTNIKÓW PORTOWYCH W GDYNI.

W Dzienniku Ustaw Nr. 85 z dnia 30 października br. ukazało się rozporządzenie Prezydenta R. P. z dnia 27 października br. o pracy robotników portowych w Gdyni. Rozporządzenie powyższe normuje czas pracy, urlopy, umowę o pracę, wprowadza zakaz zatrudniania młodocianych i kobiet, ustanawia Portową Komisję Rozjemczą do rozstrzygania zatargów zbiorowych oraz normuje pośrednictwo pracy i kwalifikowanie robotników portowych.

Rozporządzenie powyższe wchodzi w życie z dn. 1. IV. 1934 r. za wyjątkiem art. 30, który wchodzi w życie z dniem 1 lipca 1934 r.

W związku z pobytem Pana Dyrektora Departamentu Pracy i głównego Inspektora pracy p. M. Klotta, zostały umówione z p. Dyrektorem Urzędu Morskiego sprawy, dotyczące wejścia w życie od dnia 1. IV. 1934 r. tej ustawy. Szczegółowe opracowanie będzie ze stronami przedyskutowane prawdopodobnie w pierwszych dniach grudnia. Termin zostanie później dokładnie ustalony.

## ARBITRAŻ W PRZEMYŚLE BUDOWLANYM W GDYNI.

Dnia 6 listopada Komisja Arbitrażowa wyłoniona przez Związek Fabrykantów i Przemysłowców w Gdyni oraz przez Centralny Związek Robotników Budowlanych w Polsce, ustaliła pod przewodnictwem przybyłego specjalnie w tym celu z Warszawy p. inż. Marjana Klotta, Dyr. Depart. w Ministerstwie Pracy i O. S. następujące płace w przemyśle budowlanym w Gdyni:

| | | |
|---|---|---|
| Murarze i cieśle | 1.20 | zł/godz. |
| Tragarze cegły i wapna | 0,85 | „ |
| Robotnicy budowlani i cementowi ponad 20 lat | 0,75 | „ |
| Robotnicy budowlani i cementowi poniżej 20 lat | 0,55 | „ |
| Robotnicy przy robotach ziemnych | 0,60 | „ |

Powyższa taryfa obowiązuje w myśl uchwały arbitrażowej, od dnia 19 października 1933 r. do dnia 15 marca 1935 r. z jednomiesięcznem wypowiedzeniem przed upłynięciem terminu ważności. Taryfa powyższa posiada, w myśl ustawodawstwa b. dz. prusk., moc powszechnie obowiązującą i zostanie jako taka ogłoszona w dniach najbliższych w Monitorze Polskim.

W związku z wynikiem arbitrażu Związek Fabrykantów i Przemysłowców w Gdyni wezwał swoich członków do bezwzględnego przestrzegania ustalonej taryfy płac.

## MOŻLIWOŚCI POŁĄCZENIA OKRĘTOWEGO MIĘDZY GDYNIĄ A LENINGRADEM.

Dnia 30 października br. przybył do Gdyni statek Sp. Akc. Żegluga Polska „Śląsk", który kursuje na linji regularnej pomiędzy Gdynią, Gdańskiem, Antwerpją, Rotterdamem, Tallinem i Helsingforsem. W drodze do Gdyni ss. „Śląsk" podczas ostatniego rejsu do Gdyni zawinął do Leningradu, skąd przywiózł 405 t. drobnicy, głównie owoców. Są uzasadnione widoki, że podróż ta zapoczątkuje regularną komunikację okrętową pomiędzy Gdynią, Gdańskiem i Leningradem.

## TRANSPORT FOSFORYTÓW Z MURMAŃSKA DO GDYNI.

Dnia 2. XI. przybył do portu gdyńskiego bezpośrednio z Murmańska duński statek „Robert Maersk" i przywiózł ładunek 2032 t. apatytu (fosforytów) dla Państwowej Fabryki Związków Azotowych Chorzów, przeznaczonego do wyrobu supertomasyny. Jest to już drugi statek, jaki przybywa do Gdyni z portu Murmańsk, położonego na Oceanie Lodowatym.

## SPRAWOZDANIE FRACHTOWE ZA MIESIĄC PAŹDZIERNIK 1933.

Na uwagę zasługuje ożywienie frachtowania zboża i drzewa. Jak corocznie, zauważyć się daje większy popyt na tonaż na październik/początek listopada. W związku z tem frachty uległy pewnej zwyżce, co jest charakterystyczne dla miesięcy jesiennych.

**Anglja.** Frachtowanie z Gdańska i z Gdyni do Londynu pozostaje na tym samym poziomie, jak poprzednio. Zafrachtowano cały szereg statków różnych bander pod ładunki DBB z Gdyni, jak również pod ładunki mieszane drzewa z Gdańska. Stawki frachtowe były częściowo wyższe od 3—6 d za std. aniżeli w końcu września.

Dużą zwyżkę frachtu należy zanotować przy frachtowaniu do Hull V. D. ponieważ statki na skutek ciągle trwającego przepełnienia portu, muszą czekać dłuższy czas na wolne miejsce wyładunkowe. Podobno należy liczyć się z tym stanem do końca grudnia br., a to na skutek poważnego przywozu z Bałtyku i Morza Białego. Stawki frachtowe wahały się około sh. 34/— Baltwood gross.

Do Szkocji załadowano 2 ładunki kopalniaków i to 450 i 750 fadenów, tonaż skandynawski. Stawka frachtowa sh. 29/— za i. p. f.

Mniejsze partje do szkockich portów, jak również większa część towaru do zach. Anglji była ładowana statkami linjowemi po zwykłych stawkach.

**Holandja.** W październiku nie zauważa się żadnego ożywienia we frachtowaniu zboża do Holandji. Stawki frachtowe zostają niezmienione po fl. 2,50 za tonę. Ładunki drobnicy, jak również partje drzewa frachtowano na statki linjowe po stawkach fl. 13,— za std. Poza linjowemi nie zafrachtowano statków dodatkowych. Zauważyć należy transporty podkładów dębowych do Dordrechtu. Ładunki te idą na wykonanie starych kontraktów. Z dalszemi ładunkami podkładów nie należy liczyć się w krótkim czasie, a to na skutek przepełnienia składów w Holandji.

**Belgja.** Ruch z Gdańska do Antwerpji był stosunkowo bardzo znaczny i przypuszczalnie z europejskich portów Antwerpja otrzymała najwięcej tonażu, wychodzącego z Gdańska. Podaż zboża i drzewa była znaczna i na skutek tego poza statkami linjowemi zafrachtowano cały szereg statków dodatkowych duńskich, szwedzkich i niemieckich. Stawki frachtowe na zboże wynosiły sh. 4/— w zł., częściowo trochę więcej. — za drzewo 20/6 do 21/— w zł. za std., za drzewo twarde 6/3 w zł. Ponieważ armatorzy przy ładunkach zboża mają zapewnienie terminowego załadunku i wyładunku, wolą brać ładunki zboża aniżeli drzewa do Antwerpji.

Zauważyć należy następujące zafrachtowania:
niemiecki statek 500 std. pod pełnę ładunki DBB z Gdyni do Antwerpji

niemiecki statek 900 std. pod pełne ładunki DBB z Gdańska do Antwerpji
niemiecki statek 1500 ton drzewa dębowego z Gdańska do Gandawy
estoński statek 750 ton drzewa dębowego z Gdańska do Brukseli.

**Francja.** Frachtowano przeważnie w tym kierunku częściowo ładunki DBB i trochę drzewa dębowego jak również nasion. Większe partje zafrachtowano do Calais i Pain Boef.

**Danja.** Zafrachtowano cały szereg żaglowców do Danji pod ładunki zboża i makuchów. W ogólności podaż żaglowców była większa, aniżeli ładunków, na skutek czego należy zanotować zniżkę frachtów aż do RM 4,50 do jednego duńskiego portu, nie położonego bardziej na północ jak Aarhus. Trochę wyższe stawki frachtowe płatne za ładunki soli potasowych, a to na skutek mniej dogodnych warunków ładowania.

Pod koniec października zafrachtowano kilka ładunków soli potasowych do Szwecji, przyczem płacono do portów południowych Szwecji kor. szw. 6,— za tonę. Na rynku liczy się z dalszemi transportami soli potasowych w przyszłych miesiącach.

## ZAINTERESOWANIE ZAGRANICY PORTEM RYBACKIM w GDYNI JEST BARDZO DUŻE.

Dnia 25 października zwiedził port rybacki Dyrektor Rybołówstwa z Norwegji p. Asserson, nawiązując kontakt z polskimi odbiorcami. Z początkiem listopada przybył do Gdyni największy eksporter Islandji p. Andrjesson na zaproszenie polskiego importera z Warszawy p. J. Bankiera, celem prowadzenia na Gdynię całkowitego importu islandzkich śledzi solonych. Z Belgji z portu rybackiego Ostendy oraz z Holandji z portu rybackiego Ymuiden przybyli do Gdyni eksporterzy śledzi świeżych w lodzie, nawiązując na miejscu stosunki handlowe z polskimi kupcami.

Polska, jako 32 miljonowy odbiorca jest doceniana przez naszych zagranicznych dostawców ryb morskich zwłaszcza, że nowoczesny port rybacki w Gdyni umożliwia bezpośredni kontakt ze wszystkiemi krajami.

## PRZYJAZD WYCIECZKI URZĘDNIKÓW MINISTERSTWA SPRAW ZAGRANICZNYCH.

W dniu 15 listopada przybyła do Gdyni wycieczka specjalnego kursu naukowego zorganizowanego dla urzędników Ministerstwa Spraw Zagranicznych, celem zwiedzenia miasta i portu oraz zapoznania się na miejscu z jego aktualnemi zagadnieniami. Wycieczka pozostanie w Gdyni 1 dzień.

# Z PORTU GDAŃSKIEGO

## NOWA TARYFA PORTOWA W GDAŃSKU.

Wykonywując postanowienia układów polsko-gdańskich, zawartych w jednym z załączników do protokółu z dnia 18 września, Rada Portu i Dróg Wodnych w Gdańsku opracowała cały szereg nowych stawek taryfy opłat portowych, dostosowując je w przeważającej części do poziomu stawek portowych portu gdyńskiego. W ten sposób port gdański zmuszony został wejść na drogę, wskazywaną mu już od dawna, realnego liczenia się z wymogami życia gospodarczego swego zaplecza polskiego. Dotąd tylko Gdynia z temi wymogami się liczyła i wytrwale walcząc z konkurencją innych portów na Bałtyku, portów niemieckich, które z wielkim trudem dały sobie wyrwać miljonowe obroty polskiego handlu morskiego.

Nowe stawki taryfy portowej w Gdańsku nie powinne więc być uważane za środek walki z wzrastającą potęgą portu gdyńskiego, lecz wyłącznie i jedynie za jeden ze sposobów, mogących się przyczynić do dalszego rozwoju obrotów handlu morskiego terytorjów, tak objętych granicami polskiego obszaru celnego, jak i innych obszarów, leżących poza granicami Polski, ciążących ku polskiemu dostępowi do morza.

Odnośnie do opłat statków przy wejściu i wyjściu z portu przejęto od Gdyni podział na mniej albo więcej wykorzystane statki, oraz rozporządzenia specjalnie dla linij regularnych. Rada Portu zrezygnowała z przejęcia gdyńskich opłat kejowych ze względu na uproszczenie podejmowania tychże opłat. Opłaty od wejścia i wyjścia statku w Gdańsku musiały przeciętnie zostać obniżone o około 50%, ażeby zrównać się z taryfą gdyńską. Dla żeglugi regularnej zniżka ta w poszczególnych wypadkach przedstawia się poważniej, gdy chodzi o statki zawijające do obu portów.

Znacznem obciążeniem żeglugi gdańskiej były dotychczasowe opłaty za pilotaż. Opłaty te były w Gdańsku podzielone na trzy stopnie, przyczem najwyższy stopień stosowano do tych statków, które przepływały cały port aż do Motławy. Stopniowanie to, dzielące teren portu na trzy części, zostało zniesione, tak, że teraz w Gdańsku pobiera się opłatę za pilotaż w wysokości niezależnej od przestrzeni portu. Poszczególne stawki taryfy opłat za pilotaż przejęte są z Gdyni i przerachowane na guldeny z zaokrągleniem. Zniżka przeciętna wynosi 68 i ½%.

Przy opłacie od ładunku nastąpiło zupełne przejęcie taryfy gdyńskiej, tak pod względem układu, jak i poszczególnych stawek. Stawki w złotych przerachowano na guldeny i uzupełniono do okrągłych sum. Nieznaczna zwyżka, która w ten sposób powstała, została wyrównana przez usnięcie opłat od pasażerów za wyładowanie i załądowanie.

Opłaty od ładunku zostały zniżone w Gdańsku o 34%. Dla węgla, brykietów i koksu przy eksporcie, a więc dla najważniejszej ga-

łęzi polskiego eksportu nastąpiła zniżka opłaty z 20 fen. na 12 fen. t. j. o 40%. Dla rud zniżka wyniosła z 20 fen. na 15 fen. Dla drzewa miękkiego wyniosła więcej niż 50%, mianowicie z 30 na 14 fen. od cbm. Dla fosfatów opłaty zostały również zniżone o 50%, mianowicie z 30 do 15 fen. od tony.

Dla gdańskiej żeglugi wewnętrznej ma też wielkie znaczenie to, że opłaty portowe dla ładunku towaru przeładowywanego w Gdańsku z portu i wybrzeży na statki, przychodzące z Wisły lub wychodzące na Wisłę, zostały zniesione.

Niezależnie od umowy wrześniowej, a na życzenie gospodarczych kół gdańskich zostały obniżone o dalsze 10% opłaty za śluzę Danziger Haupt, tak, że teraz razem odpada 20% tych opłat. Opłaty od statków, przybywających do portu gdańskiego przez śluzę Einlage oraz ryczałty roczne żeglugi małej, pozostały w gdańskiej taryfie opłat portowych bez zmiany.

Rada Portu zapowiedziała na koniec roku bieżącego nowe kompletne wydanie swojej taryfy opłat, między innemi także w tym celu, ażeby przeprowadzić dostosowanie rozporządzeń wykonawczych i rozporządzeń dodatkowych do zmienionej taryfy zasadniczej. Przy tej sposobności nastąpią także nowe rozporządzenia co do ryczałtów rocznych, uwzględniające potrzeby żeglugi małej. Uregulowanie tej sprawy już od 1 listopada było niemożliwe ze względu na to, że rokowania prowadzone z Rządem Polskim w interesie zrealizowania zasady wzajemności, nie mogły być do tego czasu sfinalizowane.

Równocześnie z obniżeniem taryfy opłat portowych zostały zniżone również opłaty Rady Portu za wynajmowanie urządzeń przeładunkowych, t. j. kranów, urządzeń dla przeładunku rudy i t. d., oraz opłat Zarządu Kejów Rady Portu za składowanie towarów.

W ogólności obniżki wynoszą między 10 a 20%, dochodzą jednakże w poszczególnych wypadkach do 50%. Szczególnie znaczne są zniżki opłat od używania mostów przeładunkowych i kranów dla przeładunku rudy. Dotychczasowa opłata 55 fen. od tony została obniżona do 35 fen., t. j. więcej niż o 27%. Nie podlegają powyższej zniżce jednak rudy, piryty, przepałki i podobne towary masowe, złożone przed 1 listopadem, dla których obowiązują przy wyładowaniu albo specjalnie już ustalone stawki. albo dawne stawki taryfy. Oczywiście również opłaty składowe powyższych towarów masowych nie doznały żadnej zmiany. Opłaty za krany dla przeładunku węgla zostały obniżone z 37 wzgl. 35 fen. na 30 fen. od tony, przy równoczesnem zanulowaniu wszystkich kontraktów rabatowych, zawartych przez Radę Portu z poszczególnemi koncernami węglowemi. Przy sposobności obniżenia opłat przeprowadzono również uproszczenie taryfy opłat za żórawie. W taryfie opłat składowych Zarządu Kejów zostały zwłaszcza wyższe stawki obniżone o 20%. Zniżka ta sięga 50% w wypadkach, gdy chodzi o szopy i składy specjalnie niekorzystnie położone.

Celem ożywienia ruchu tranzytowego uchwaliła Rada Portu przyznanie towarom, idącym w tranzycie przez polski obszar celny,

za wyjątkiem właściwych towarów masowych, składowanie wolne od opłat przez 40 dni dla artykułów, przeznaczonych na eksport morzem, i 8 dni dla artykułów, które w odwrotnym kierunku przybywają tranzytem przez Gdańsk do dalszego zaplecza portu. Postanowienie to ma specjalne znaczenie dla ruchu czechosłowackiego, węgierskiego, rumuńskiego, rosyjskiego i austrjackiego.

Nowe stawki obowiązywać zaczęły z dniem 1 listopada br.

Jak z powyższego wynika, stawki nowej taryfy portowej w Gdańsku zostały dostosowane w przeważnej ilości wypadków do taryf portu gdyńskiego. Zwrócić przytem należy uwagę na fakt, że stawki składowe kształtują się w porcie gdańskim nawet niżej, niż w Gdyni, a to ze względu na zwolnienie towarów tranzytowych od opłat składowych na czas 8 względnie 40 dni, zależnie od tego, czy te towary są importowane czy też eksportowane.

Fakt ten niewątpliwie powinien być wzięty pod rozwagę także w porcie gdyńskim.

## GDAŃSCY EKSPORTERZY DRZEWNI O KONKURENCJI Z GDYNIĄ

Związek gdańskich eksporterów drzewnych wydał w dniu 11-go listopada br. bardzo charakterystyczny dla zilustrowania nastrojów i intencyj gdańskich sfer handlowych komunikat, który brzmi:

„W myśl układów polsko-gdańskich, dotyczących uregulowania **współzawodnictwa**(?) pomiędzy Gdańskiem i Gdynią, i w wykonaniu protokółu z dnia 18 września rb., przy przeładunku tarcicy gatunków miękkich w porcie gdańskim udzielana zostanie bonifikata na koszty przeładunku w wysokości 1 guld. 25 fenigów od standarta. Bonifikata wypłacana będzie przez Izbę Handlową gdańską eksporterom, względnie upoważnionym przez nich ekspedytorom za okazaniem duplikatu konosamentu, na którym ilość eksportowanej tarcicy gatunku miękkiego w standartach lub metrach kubicznych będzie zaświadczona. Wypłata bonifikaty za przeładunek obowiązywać będzie, poczynając z dniem 13 listopada aż do odwołania".

Komunikat ten jest dowodem drastycznym tego, w jakim sensie sfery gdańskie interpretują układy, zawarte w dniu 18 września. Jest to oczywiste przekręcenie intencji układu, gdyż zmiana warunków przeładunku w porcie gdańskim, oczywista, nigdy nie była brana pod uwagę z punktu widzenia tworzenia konkurencji czy współzawodnictwa, jak twierdzi cytowany wyżej komunikat, z Gdynią, lecz tylko jako środek przystosowania warunków gdańskich do możliwości gospodarczych Polski. O ile sfery gdańskie zamierzałyby, jak widać z enuncjacji komunikatu, wszcząć konkurencję z Gdynią, to z pewnością znalazłyby się środki zaradcze dla sparaliżowania tych tendencyj, jako sprzecznych z duchem i intencją układów.

# ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKÓW GDYNIA-GDAŃSK

## ODJAZDY STATKÓW Z GDYNI I GDAŃSKA.

**Sailings from Gdynia and Danzig — Schiffsabfahrten ab Gdynia und Danzig.**

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten.)

### Do portów bałtyckich — Gdańsk — Tallinn — Kotka — Helsingfors
### Baltic Ports — Danzig Tallinn — Kotka — Helsingfors

„Żegluga Polska" S. A.

Daty odjazdów — Dates of sailings

| s/s | Gdynia Wtorek | Gdańsk Sobota | Tallinn Środa | Kotka Piątek | Helsingfors Sobota |
|---|---|---|---|---|---|
| Śląsk | 14. 11. | 18. 11. | 22. 11. | — | 25. 11. |
| Poseidon | 21. 11. | 25. 11. | 29. 11. | — | 2. 12. |
| Cieszyn | 28. 11. | 2. 12. | 6. 12. | — | 9. 12. |
| Poseidon | 5. 12. | 9. 12. | 13. 12. | — | 16. 12. |
| Śląsk | 12. 12. | 16. 12. | 20. 12. | — | 23. 12. |
| Poseidon | 19. 12. | 23. 12. | 27. 12. | — | 30. 12. |
| Cieszyn | 26. 12. | 30. 12. | 3. 1. 34. | — | 6. 1. 34. |

Po 16 listopada rb. statki powyższe zawijają do Kotki tylko przy dostatecznym ładunku.

Uwaga: Przy dostatecznych ładunkach statki zawijają do Wyborga i Leningradu. Bezpośrednie konosamenty do wszystkich fińskich portów.

Notice: Calls to Wiborg and Leningrad if required.
Through Bills of Lading to all Finish Ports.
The communication with Kotka will be maintained after 17th November if required.

### Do Rygi (Riga)

Ferdynand Prowe, Gdynia

Odjazdy — Sailings

| s/s | Gdynia poniedziałki | Ryga środy |
|---|---|---|
| Victoria | 13. 11. | 15. 11. |
| Mercur | 20. 11. | 22. 11. |
| Victoria | 27. 11. | 29. 11. |
| Mercur | 4. 12. | 6. 12. |

### Do Kopenhagi (Copenhagen)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 9. 11. — z Gdańska 11. 11.
s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 16. 11. — z Gdańska 18. 11.
s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 23. 11. — z Gdańska 25. 11.
s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 30. 11. — z Gdańska 2. 12.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do duńskich portów prowincjonalnych, Islandii, Wysp Faroer, New Yorku i portów Morza Śródziemnego.

Notice: Through B/L to Danish Ports, Iceland, Faroes, New York and Mediterranean Ports.

### Do Stockholmu (Stockholm)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Ingeborg — z Gdyni 29. 11.

## Do Aarhus — Odense

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Erna — z Gdyni 15. 11. — z Gdańska 17. 11.
s/s Erna — z Gdyni 29. 11. — z Gdańska 1. 12.

## Do Oslo i wschodnio-norweskich portów (Moss—Kambo—Drammen) (Oslo and East-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Akershus — z Gdańska 17. 11. z Gdyni 24. 11.

## Do Stavanger — Bergen — Trondheim i zachodnio-norweskich portów (West-Norway Ports).

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Jaederen — z Gdańska 17. 11. — z Gdyni 18. 11.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich północno-norweskich portów, Petsamo (Finlandja), Islandji i Wysp Faroer.

Notice: Through B/L to all North-Norway Ports, Petsamo (Finland), Iceland and Faroes.

## Do Karlskrony (Carlskrona) — Kalmaru (Kalmar)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Borgholm — z Gdyni 21. 11.

## Do Malmö — Halmstad — Göteborg

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Iwan — z Gdyni 14. 11. — z Gdańska 17. 11.
s/s Iwan — z Gdyni 28. 11.

## Do Kłajpedy (Memel)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Borgholm — z Gdyni 21. 11.

## Gdańsk (Danzig) — Brema (Bremen)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Mercur — z Gdańska 11. 11.
s/s Victoria — z Gdańska 18. 11.
s/s Mercur — z Gdańska 25. 11.
s/s Victoria — z Gdańska 2. 12.
s/s Mercur — z Gdańska 9. 12.

## Do Hamburga (Hamburg)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Little Evy — z Gdyni 16. 11.
s/s Little Evy — z Gdyni 26. 11.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

| s/s | Hamburg<br>środy i soboty | Gdynia<br>wtorki i soboty | Gdańsk<br>wtorki i soboty |
|---|---|---|---|
| Hinrich | 8. 11. | 11. 11. | 14. 11. |
| Alexandra | 11. 11. | 14. 11. | 18. 11. |
| Gertrud | 15. 11. | 18. 11. | 21. 11. |
| Bernhard | 18. 11. | 21. 11. | 25. 11. |

| | Daty odjazdów — Sailings | | |
|---|---|---|---|
| | Hamburg środy i soboty | Gdynia wtorki i soboty | Gdańsk wtorki i soboty |
| Kaete | 22. 11. | 25. 11. | 28. 11. |
| Albert | 25. 11. | 28. 11. | 2. 12. |
| Hinrich | 29. 11. | 2. 12. | 5. 12. |

**Uwaga:** Bezpośrednie frachty do wszystkich portów transatlantyckich. angielskich, śródziemnomorskich oraz do portów, położonych nad Łabą.
**Notice:** Through B/L to all transatlantic, English and Mediterrannean Ports and Elbe Ports.

## Do Kopenhagi — Amsterdamu (Copenhagen — Amsterdam)

### F. G. Reinhold Ltd.

s/s Nereus — z Gdyni 13. 11. — z Gdańska 15. 11.
s/s Hebe — z Gdyni 20. 11. — z Gdańska 22. 11.
s/s Ajax — z Gdyni 27. 11. — z Gdańska 29. 11.

**Uwaga:** Bezpośrednie konosamenty do wszystkich portów nadreńskich i nad Menem oraz do wszystkich portów zamorskich.
**Notice:** Through B/L to all Rhenish and Main River Ports and to all transatlantic Ports.

## Do Rotterdamu (Rotterdam)

### „Żegluga Polska“ S. A.

s/s Cieszyn — z Gdyni 14. 11. — z Gdańska 17. 11.
s/s Chorzów — z Gdyni 21. 11. — z Gdańska 24. 11.
s/s Śląsk — z Gdyni 28. 11. — z Gdańska 1. 12.
s/s Chorzów — z Gdyni 5. 12. — z Gdańska 8. 12.

Statek odchodzi z Gdyni w każdy wtorek, z Gdańska w każdy piątek, z Rotterdamu w każdą sobotę. — Poza wyżej wymienionemi statkami „Żegluga Polska“ przyjmuje ładunki do Rotterdamu na statki dodatkowe „Godhem“ i „Ludwig Kolberg“ odchodzące z Gdyni w soboty oraz z Gdańska w poniedziałki. —

**Uwaga:** Bezpośrednie konosamenty do Amsterdamu i innych portów holenderskich oraz do portów reńskich.
**Notice:** Through B/L to Amsterdam and other Dutch Ports and to Rhenish Ports

### Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

| | Odjazdy — Sailings | | | |
|---|---|---|---|---|
| s/s | Antwerpja czwartki i soboty | Rotterdam wtorki i sob. | Gdynia poniedz. i czwart. | Gdańsk środy i soboty |
| Irene | | 7. 11. | 13. 11. | 15. 11. |
| Condor | 9. 11. | 11. 11. | 16. 11. | 18. 11. |
| Ceres | | 14. 11. | 20. 11. | 22. 11. |
| Phoebus | | 18. 11. | 23. 11. | 25. 11. |
| Butt | 18. 11. | 21. 11. | 27. 11. | 29. 11. |
| Vulcan | | 25. 11. | 30. 11. | 2. 12. |
| Minos | | 28. 11. | 4. 12. | 6. 12. |

**Uwaga:** Bezpośrednie konosamenty do wszystkich portów transatlantyckich i portów nadreńskich.
**Notice:** Through B/L to all transatlantic and Rhenish Ports.

## Do Antwerpji (Antwerp)

### „Żegluga Polska“ S. A.

| | Odjazdy — Sailings | | |
|---|---|---|---|
| s/s | Gdynia | Gdańsk | Antwerpja |
| Tczew | 7. 11. | 10. 11. | 17. 11. |
| Cieszyn | 14. 11. | 17. 11. | 22. 11. |
| Tczew | 21. 11. | 24. 11. | 31. 11. |
| Śląsk | 28. 11. | 1. 12. | 6. 12. |
| Tczew | 5. 12. | 8. 12. | 15. 12. |
| Cieszyn | 12. 12. | 15. 12. | 20. 12. |
| Tczew | 19. 12. | 22. 12. | 29. 12. |
| Śląsk | 26. 12. | 29. 12. | 3. 1. 34. |

# ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKÓW DO GDYNI I GDAŃSKA.

## Homeward Sailings to Gdynia and Danzig — Schiffsankünfte in Gdynia und Danzig.

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten.)

## Nowy York (New York) — Gdynia

American Scantic Line

| Sailings from New York<br>Odjazdy z Nowego Yorku | Due to arrive at Gdynia<br>Oczekiwane w Gdyni |
|---|---|
| s/s Scanyork 16. 11. | s/s Minnequa 24. 11. |
| s/s Cliffwood 21. 11. | s/s Scanyork 1. 12. |
| s/s Scanmail 1. 12. | s/s Cliffwood 5. 12. |

Linja Gdynia—Ameryka (PAM)
(Polsko Transatlantyckie Tow. Okrętowe)

| Salings from New York<br>Odjazdy z Nowego Yorku | Due to arrive at Gdynia<br>Oczekiwane w Gdyni |
|---|---|
| s/s Kościuszko 8. 12. | s/s Kościuszko 15. 11. |
| | s/s Kościuszko 20. 12. |

## Filadelfja (Philadelphia) — Gdynia

American Scantic Line

| Salings from Philadelpia<br>Odjazdy z Filadelfji | Due to arrive at Gdynia<br>Oczekiwane w Gdyni |
|---|---|
| | s/s Scanpenn 11. 11. |
| s/s Scanyork 13. 11. | 1. 12. |
| s/s Minnequa 18. 11. | 5. 12. |
| s/s Scanmail 29. 11. | 16. 12. |

## Halifax (Canada) — Gdynia

Linja Gdynia—Ameryka

| Sailings from Halifax<br>Odjazdy z Halifax'u | Oczekiwane w Gdyni<br>Due to arrive at Gdynia |
|---|---|
| s/s Kościuszko 10. 12. | s/s Kościuszko 15. 11. |
| | s/s Kościuszko 20. 12. |

## Tallinn — Kotka — Helsingfors — Gdynia — Gdańsk

„Żegluga Polska" S. A.

Sailings — daty odjazdów

| s/s | Gdynia<br>Wtorek | Gdańsk<br>Sobota | Tallinn<br>Środa | Kotka<br>Piątek | Helsingfors<br>Sobota |
|---|---|---|---|---|---|
| Poseidon | 7. 11. | 11. 11. | 15. 11. | 17. 11. | 18. 11. |
| Śląsk | 14. 11. | 18. 11. | 22. 11. | — | 25. 11. |
| Poseidon | 21. 11. | 25. 11. | 29. 11. | — | 2. 12. |
| Cieszyn | 28 11. | 2. 12. | 6. 12. | — | 9. 12. |
| Poseidon | 5. 12. | 9. 12. | 13. 12. | — | 16. 12. |
| Śląsk | 12. 12. | 16. 12. | 20. 12. | — | 23. 12. |
| Poseidon | 19. 12. | 23. 12. | 27. 12. | — | 30. 12. |
| Cieszyn | 26. 12. | 30. 12. | 3. 1. 34. | — | 6. 1. 34. |

Po 16 listopada rb. statki pow. zawijają do Kotki tylko przy dostatecznym ładunku.

## Hamburg — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Sailings — odjazdy

| s/s lub substytut | Hamburg środy i soboty | Gdynia wtorki i soboty | Gdańsk wtorki i soboty |
|---|---|---|---|
| Hinrich | 8. 11. 33. | 11. 11 33. | 14. 11. 33 |
| Alexandra | 11. 11. 33. | 14. 11. 33. | 18. 11. 33. |
| Gertrud | 15. 11. 33. | 18. 11. 33. | 21. 11. 33. |
| Bernhard | 18. 11. 33. | 21. 11. 33. | 25. 11. 33. |
| Kaete | 22. 11. 33. | 25. 11. 33. | 28. 11. 33. |
| Albert | 25. 11. 33. | 28. 11. 33. | 2. 12. 33. |
| Hinrich | 29. 11. 33. | 2. 12. 33. | 5. 12. 33. |

## Rotterdam — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska" S. A.

Daty odjazdów — Sailings

z Rotterdamu — s/s Śląsk 11. 11.
z Rotterdamu — s/s Chorzów 18. 11.
z Rotterdamu — s/s Cieszyn 25. 11.
z Rotterdamu — s/s Chorzów 2. 12.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Sailings — odjazdy

| Statek lub subst. | Rotterdam wtorki i soboty | Gdynia poniedz. i czwartki | Gdańsk środy i soboty |
|---|---|---|---|
| Vulcan | 4. 11. | 9. 11. | 11. 11. |
| Irene | 7. 11. | 13. 11. | 15. 11. |
| Condor | 11. 11. | 16. 11. | 18. 11. |
| Ceres | 14. 11. | 20. 11. | 22. 11. |
| Phoebus | 18. 11. | 23. 11. | 25. 11. |
| Butt | 21. 11 | 27. 11. | 29. 11. |
| Vulcan | 25. 11. | 30. 11. | 2. 12. |
| Minos | 28. 11. | 4. 12. | 6. 12. |

## Antwerpja (Antwerp) — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska" S. A.

Daty odjazdów — Sailings

z Antwerpji — s/s Tczew 15. 11.
z Antwerpji — s/s Cieszyn 22. 11.
z Antwerpji — s/s Tczew 29. 11.

## Antwerpja (Antwerp) — Rotterdam — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Daty odjazdów — Sailings

| s/s | Antwerpja | Rotterdam | Gdynia | Gdańsk |
|---|---|---|---|---|
| Condor | 9. 11. | 11. 11. | 16. 11. | 18. 11. |
| Butt | 18. 11. | 21. 11. | 27. 11. | 29. 11. |

## Brema (Bremen) — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Daty odjazdów — Sailings

| Statek lub substytut | Brema czwartki | Gdynia poniedziałki |
|---|---|---|
| Mercur | 16. 11. | 20. 11. |
| Victoria | 23. 11. | 27. 11. |
| Mercur | 30. 11. | 4. 12. |

## Ryga (Riga) — Gdańsk (Danzig) — Brema (Bremen)

Ferdynand Prowe Sp. z o. o.

| | Daty odjazdów — Sailings | |
|---|---|---|
| | Ryga | Gdańsk |
| s/s | środy | soboty |
| Victoria | 15. 11. | 18. 11. |
| Mercur | 22. 11. | 25. 11. |
| Victoria | 29. 11. | 2. 12. |
| Mercur | 6. 12. | 9. 12. |

## Londyn (London) — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish-British Steamship Co. Ltd.)

| s/s | Odjazd z Londynu (Sailing from London) | Przyjazd do Gdańska (Arrive to Danzig) | Przyjazd do Gdyni (Arrive to Gdynia) |
|---|---|---|---|
| Premjer | 16. 11. | 19. 11. | 22. 11. |
| Premjer | 30. 11. | 8. 12. | 6. 12. |

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

| s/s | Odjazd z Londynu (Saling from London) | Przyjazd do Gdańska (Arrive to Danzig) | Przyjazd do Gdyni (Arrive to Gdynia) |
|---|---|---|---|
| Baltonia | 9. 11. | 12. 11. | 15. 11. |
| Baltonia | 23. 11. | 26. 11. | 29. 11. |

## Hull — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish-British Steamship Co. Ltd.)

| s/s | Odjazd z Hull (Sailing from Hull) | Przyjazd do Gdańska (Arrive to Danzig) | Przyjazd do Gdyni (Arrive to Gdynia) |
|---|---|---|---|
| Lwów | 9. 11. | 12. 11. | 15. 11. |
| Lublin | 16. 11. | 19. 11. | 22. 11. |
| Lwów | 23. 11. | 26. 11. | 29. 11. |
| Lublin | 30. 11. | 3. 12. | 6. 12. |

## Porty Golfu — Gdynia
## Golf Ports (U. S. A. Cotton and South Atlantic Ports) — Gdynia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

| | New Orleans | Galveston/Houston | Savannah | Gdynia/Gdańsk |
|---|---|---|---|---|
| m/s Topeka | 8. 11. | 15. 11. | 21. 11. | 10. 12. |
| m/s Vasaholm | 21. 11. | 30. 11. | — | 27. 12. |
| m/s Tampa | 28. 11 | 5. 12. | — | 2. 1. |

## Rio de Janeiro — Victoria — Santos — Gdynia/Gdańsk

Bergenske Baltic Transports Ltd.

**Bezpośrednia okazja załadowania KAWY z Rio de Janeiro, Victoria i Santos do Gdyni/Gdańska:**

| | Termin wyjścia z Santos | z Rio de Janeiro | z Victoria | przyj. Gdynia/Gdańsk |
|---|---|---|---|---|
| par. Bore | | | | 17. 11. |
| par. Orient | | | | 2. 12. |
| par. Herakles | | | | 10. 12. |
| par. Equator | 22. 11. | 24. 11. | 26. 11. | 30. 12. |

## Porty lewantyńskie (Levant) — Gdynia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

Sailings — Odjazdy

| | Derindje | Bourgas | Anatolja | Istambul | Pireus | Izmir | Calamata | Patras | Aleksan. | Paläst. | Gdynia Gdańsk |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| m/s Nordland | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 18.11. |
| m/s Erland | — | — | — | 28. 10. | — | 16. 11. | — | — | 10. 11. | 11. 11. | 6.12. |
| m/s Blaland | 13. 11. | — | — | 10. 11. | 16. 11. | — | 24. 11. | — | 20. 11. | 25. 11. | 20.12. |

## Morze Śródziemne — Włochy — Sycylja — Gdańsk — Gdynia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

Sailings — Odjazdy

| | Marsylja | Genua | Livorno | Neapel | Bari | Catania | Messina | Palermo | Gdynia |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| par. „HISPANIA" . . | | — | — | — | — | — | — | — | 25/11. |
| par. „SCANDINAVIA" | — | — | — | 6/11 | | 9/11 | 10/11 | 11/11. | 29/11. |
| par. „IBERIA" . | 10/11 | 7/11 | 8/11 | — | 27/11 | 30/11 | 1/12 | 2/12 | 20/12 |
| par. „CANADIA" . . | — | 10/11 | 11/11 | — | — | — | — | — | — |

## Hiszpanja — Gdynia — Gdańsk

## (Spain — Gdynia — Danzig)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

Sailings — Odjazdy

| | Tarragona | Walencia | Alicante | Cartagenia | Almeria | Malaga |
|---|---|---|---|---|---|---|
| par. Gallia | 4. 11. | 6. 11. | 9. 11. | 10. 11. | 11. 11. | 10. 11. |
| par. Iberia | | 13. 11. | 16. 11. | 17. 11. | 18. 11. | 20. 11. |
| par. Mansuria | 14. 11. | 20. 11. | 22. 11. | 23. 11. | 24. 11. | 25. 11 |

# SPRAWY KOMUNIKACYJNE

## PROJEKT REFORMY TARYFY OSOBOWEJ P. K. P.

W ostatnim czasie, na skutek licznych interwencyj sfer gospodarczych, skrystalizował się w Ministerstwie Komunikacji projekt reformy taryfy osobowej. W sprawie tej powzięło plenarne zebranie Izby gdyńskiej w dniu 21 września rb. uchwałę, podkreślającą konieczność generalnej obniżki taryf osobowych na kolejach, które są nieproporcjonalnie wysokie w stosunku do obecnych cen i zarobków.

Projekt reformy taryfy osobowej wysunięty przez Ministerstwo Komunikacji przedstawia się następująco:

Taryfa na odległość do 50 km. pozostanie bez zmiany, od 50 do 200 km. będzie stosowana zniżka od 5 do 15% a przy odległościach 200 do 600 km. 20 do 24%, przyczem zniżka będzie wzrastać procentualnie wprost proporcjonalnie do odległości. Stosunek obecny opłat klasy I i II do III zostanie utrzymany i wynosić będzie 1 : 1,5 : 2,5.

Zniesiona będzie natomiast klasa IV, co ma dać nadwyżkę 9,2 milj. zł. Taryfa podmiejska, wynosząca obecnie 70% normalnej, pozostanie bez zmiany. Obniżona natomiast zostanie taryfa przejazdów pociągami pośpiesznemi, a mianowicie dopłata będzie wynosiła 20% zamiast 25%. Ilość ulg taryfowych, z których obecnie korzystają najrozmaitsze związki, ma być znacznie ograniczona. Zniesione będą również ulgi dla powracających z letnisk i uzdrowisk. Ulga dla wojskowych i kolejarzy ma być zmniejszona z 80 na 75%, a dla urzędników z 50% na 33,3%.

Ministerstwo Komunikacji w swym projekcie wychodzi z założenia, że chociaż ogólna zniżka taryfy osobowej ze względów gospodarczych nie jest usprawiedliwiona, to jednak zmiana jej wskazana jest z dwu względów: po pierwsze w celu umożliwienia sferom inteligenckim dziś spauperyzowanym, przejazdów dla celów społecznych i kulturalnych, po drugie w celu sanacji obecnego stanu rzeczy w dziale ulg taryfowych nadmiernie rozrosłych. — W ciągu 3 ostatnich lat ruch osobowy zmniejszył się o 32%, a wpływy o 40%. Jest to wynik rozległego stosowania ulg taryfowych. Największy stosunkowo spadek przewozów wykazuje klasa I, bo około 80%, klasa II około 50%, klasa III pociągów zwyczajnych 27%. — Porównując przejazdy pociągami pośpiesznemi z przejazdami pociągami zwyczajnemi, okazuje się, że pierwsze, jako droższe wykazują również większą stratę.

Przy taryfie zmienionej według projektu Ministerstwa Komunikacji, który podaliśmy powyżej, przewiduje się, przyjmując ilość pasażerów tę samą co obecnie, spadek dochodów o około 26 milj. zł., co ma być pokryte przez wspomniane zniesienie klasy IV (9,2 milj. zł) oraz przez prawdopodobne zwiększenie się frekwencji podróżnych na dalszych odległościach.

# TARGI I WYSTAWY

## POLSKA WYSTAWA RUCHOMA W EGIPCIE I PALESTYNIE.

W końcu lutego 1934 roku ma się odbyć w Aleksandrji i w Kairze wystawa próbek produkcji polskiej. Wystawa ta ma być następnie przewieziona na Targi Lewantyńskie do Tel-Avivu.

Instytut Eksportowy, organizuje tę wystawę, zaprasza do udziału w niej te firmy których produkty mają szanse zbytu na Bliskim Wschodzie. Wystawie towarzyszyć będzie misja polska, złożona z fachowców, którzy będą mieli okazję dokładnego zbadania rynk i ewentualnie zawarcia transakcji na miejscu.

## WYSTAWA OPAKOWAŃ W WARSZAWIE.

W dniach 2, 3 i 4 listopada odbyła się w Warszawie, zorganizowana przez Instytut Eksportowy, wystawa pod nazwą „Dobry Eksport".

Na wystawie tej odbył się pokaz 21 pakunków różnych wytworów, przedewszystkiem spożywczych, pochodzących od różnych firm krajowych, które w okresie od kwietnia do października na statkach American Scantic Line odbyły podróż morską Gdynia—NowyYork—Rio de Janeiro—Buenos Aires—Nowy York—Gdynia. Wytwory te, po odbyciu tak długiej podróży, porównane zostały z duplikatami przesyłek, pozostawionemi w kraju dla wykazania, jakie znaczenie dla eksportu posiada odpowiednie opakowanie i transport.

# MOŻLIWOŚCI HANDLOWE I EKSPORTOWE

## STOSUNKI Z AUSTRALJĄ.

Pod auspicjami Konsula Generalnego R. P. w Sydney utworzona została Izba Handl. Polsko-Australijska, mająca na celu ożywienie stosunk. handl. pomiędzy Polską a Australją. Eksport z Australji do Polski w ostatnich latach rozwinął się bardzo poważnie, gdy w roku 1929 wywieziono z Australji towarów zaledwie na minimalną sumę £ 30, to już w roku 1932—33 eksportowano samej wełny na sumę £ 281.000. Eksport z Polski do Australji wyraża się w sumie stosunkowo nieznacznej £ 12.000 w roku 1931—32, tymczasem Polska, jako poważny odbiorca wełny australijskiej, ma wszelkie szanse uzyskania od Rządu Federalnego Australijskiego ulg celnych dla towarów pochodzenia polskiego.

Członkami Izby Handlowej Polsko-Australijskiej są m. in. dyrektorzy linij okrętowych Swedish-Australian Line, Norwegian Line i Holland-Australian Line, którym oczywiście zależy na rozwoju stosunków handlowych pomiędzy Polską a Australją.

Również w rozwoju komunikacji morskiej pomiędzy Gdynią a Australją mogą być zainteresowane firmy czechosłowackie, bowiem eksport z Czechosłowacji do Australji w roku 1931—32 wyrażał się w sumie około £ 200.000, dotąd kierowany był jednakże przez porty adrjatyckie.

## TOWARY EKSPORTOWE DO KONGA.

Izba Handlowa Polsko-Belgijska podaje, że następujące towary pochodzenia polskiego mogłyby znaleźć w Kongu Belgijskiem:

1. Wyroby bawełniane najpośledniejszego gatunku — płótno zgrzebne, n. zw. „White Shirting", indigo drill, khaki drill. Muszą być bardzo dobrze opakowane w prasowanych, nieprzemakalnych balach.
2. Kołdry, t. zw. przepisowe, wagi najmniej 1.600 gr. wełniane z dużą domieszką bawełny. Jest to rodzaj kołdry wojskowej bardzo niskiego gatunku.
3. Koszule gotowe dla czarnych. Bawełniane. Białe w prążki lub kolorowe. Prasowane w balach nieprzemakalnych.
4. Ubrania gotowe jaknajtańsze.
5. Naczynia emaljowane. Gatunek lekki i tani.
6. Naczynia aluminjowe. Idem.
7. Cukier piasek. W podwójnych workach.
8. Blacha galwanizowana falowana do dachów.

By wiedzieć odrazu, czy dany towar kalkuluje się w Kongu, należy podać ceny albo CIF Antwerpja, albo, jeszcze lepiej, CIF Mombassa. Prócz tego — sposób i wagę opakowania oraz objętość tegoż, gdyż fracht okrętowy oblicza się przeważnie od stopy sześciennej, a przewóz na kolejach w Afryce liczy się od wagi.

Wogóle opakowanie towaru odgrywa wielką wagę, gdyż od niego zależy niezmiernie dużo, i często wadliwe lub źle dostosowane opakowanie może wprost przeszkodzić wprowadzeniu jakiegoś towaru. Musi też ono być mocne, by wytrzymać wszystkie przeładowania. którym towar podlega w drodze do Konga.

Co się zaś tyczy gatunku powyższych artykułów, to byłoby niezbędnem załączyć do ofert próbki, szczególniej odnosi się to do artykułów bawełnianych, emaljowanych, kołder i koszul.

Banki, z któremi można współpracować w Kongu są:
Banque du Congo S. A., Bruxelles 14 Rue Theresienne.
Banque du Congo Belge S. A.. Bruxelles, 14 Rue Theresienne.
Banque Belge d'Afrique Bruxelles, 3 Rue de Namur.

Odnośne oferty z cenami CIF Antwerpja i podaniem warunków płatności kierować należy do Izby Handlowej Polsko-Belgijskiej, Warszawa, Zgoda. 1

## MOŻLIWOŚCI ZBYTU FRYZÓW DĘBOWYCH DO HOLANDJI.

Pomimo niepomyślnej konjunktury budowlanej, Holandja konsumuje jeszcze dość znaczne ilości fryzów. Firmy holenderskie importujące ten towar, interesują się nadal Polską. Nasi eksporterzy jednak muszą liczyć się poważnie z konkurencją rosyjską. Obecnie Rosja eksportuje dość znaczne ilości fryzów dębowych po cenie 45 Fl. za mtr. kubiczny cif port holenderski.

Są to fryzy, odpowiadające wymiarom przyjętym na rynku holenderskim, a mianowicie grubość deszczułki 1 mtr. szer. 3 do 3½ cali, długość albo 30—35 cm., albo 40—45 cm. Ponieważ są to fryzy nieobrobione, z których holederskie fabryki parkietów robią na miejscu gotowe deszczułki posadzkowe, do wymiarów powyższych dorzuca się 1/8 cala szerokości i ¼ cala długości. Nadmiar ten przy heblowaniu dokładnem odpada.

Drugim konkurentem Polski w eksporcie deszczułek posadzkowych jest Jugosławja. Mianowicie dąb slawoński jest poszukiwany; przy wyrobie fryzów daje zabarwienie żółte. Fryzy tego koloru uważane są za lepsze. Oprócz krótkich fryzów używanych do wyrobu parkietów kupują holenderskie fabryki parkietów także i długie deszczułki tej samej grubości i szerokości co wyżej, długość jednak waha się od 1 mtr. do 3 mtr. przyczem najbardziej poszukiwane są fryzy od 1,50 mtr. do 1,60. Z deszczułek tych wyrabiane są boczne zakończenia parkietów i wszelkie szlaki drewniane.

Fryzy importuje Holandja także dla przemysłu stolarskiego do wyrobu krzeseł. Grubość surowych deszczułek wynosi także ca 1 cal (26 mm.), szerokość waha się od 7 do 17 cm., długość od 40 cm. do 1 mtr.

Na fryzy niedębowe niema w Holandji zbytu.

## PERSPEKTYWY EKSPORTU POLSKIEJ DZICZYZNY DO HOLANDJI.

Zapotrzebowania na drób w Holandji niema, gdyż gęsi nie są konsumowane, a drób produkuje się w kraju, natomiast istnieje dość znaczny popyt na dziczyznę, głównie bażanty, kuropatwy, zające i sarny.

Import dziczyzny jest wolny, świadectwa zdrowotności nie są wymagane. W sezonach niezimowych wskazany jest transport w wagonach chłodniach. Pożądane jest, by każda sztuka była opakowana w papier.

Obecnie cena hurtowa na bażanty średniej jakości ważące 1 kg. wynosi 75 cent. hol. od sztuki. Najtańsze, dość chude, małe zające kupują w hurcie po Fl. 1,20. Należy zaznaczyć, że polskie tłuste zające cieszą się dobrą opinją, tak, że uzyskiwać mogłyby więcej. Płatność następuje gotówką przy odbiorze towaru.

Wartość importu rocznego dziczyzny do Holandji dochodzi do ¼ miljona guldenów. Głównym dostawcą jest W. Brytanja. Konkurentami Polski byłyby obecnie: Danja, Czechosłowacja, częściowo Niemcy. Część wwiezionej dziczyzny Holandja eksportuje, a mianowicie głównie do Francji.

## FIRMY ZAGRANICZNE POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Firma chińska reflektuje na: grzyby marynowane w beczkach, groszek zielony w puszkach, śliwki prasowane i owoce suszone. R/24925/37/Pi.

Firma amerykańska interesuje się importem ekstraktu słodowego płynnego. R/24188/33/Pi.

Firma francuska prosi o ofertę na nasiona roślin pastewnych i traw. R/24633/34/Pi.

Firma francuska interesuje się importem jarzyn suchych i ziemniaków. R/24981/3R/Pi.

Firma hiszpańska pragnie nawiązać stosunki handlowe z dużym, poważnym eksporterem jaj. R/24670/82/Gi.

Firma angielska pragnie zakupić większe ilości jelit wieprzowych, wołowych i końskich. R/24671/Gi.

Firma holenderska interesuje się polską, bitą zwierzyną. R/24646/31/Gi.

Firmy francuskie poszukują kontaktu handlowego z Polską w dziale mięsa i przetworów mięsnych. R/24861/37/Sw.

Firma w Montevideo (Urugwaj zapytuje o ziemniaki polskie, głównie sadzeniaki. R/25955/3A. — Sw.

Firma francuska w Marsylji interesuje się importem z Polski przetworów wędliniarskich dla kolonji francuskich. R/25816/89/Sw.

Firma belgijska pragnie nabyć większą partję jelit. R/25483/29/Gi.

Bliższe informacje w poniższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

## ZALECENIE PAŃSTWOWEGO INSTYTUTU EKSPORTOWEGO.

Państwowy Instytut Eksportowy, powołując się na swe poprzednie zalecenia, zwraca ponownie uwagę przedstawicieli firm polskich, wyjeżdżających w sprawach handlowych zagranicę, na konieczność zgłaszania się w miejscowościach zagranicą, gdzie są placówki konsularne, względnie dyplomatyczne Rzeczypospolitej Polskiej do tych placówek w celu zaznajomienia z celem swej podróży.

# WIADOMOŚCI CELNE, EKSPORTOWE I IMPORTOWE

## ROZPORZĄDZENIE RADY MINISTRÓW Z DNIA 20. X. 1933 R. w sprawie zmiany rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 11 października 1933 r. w sprawie zakazu przywozu niektórych towarów (Dz. U. R. P. Nr. 86, poz. 670 z dn. 30. X. 1933 r.)

Na podstawie art. 7 ustawy z dnia 31 lipca 1924 r. w przedmiocie uregulowania stosunków celnych (Dz. U. R. P. Nr. 80, poz. 777) w brzmieniu nadanem rozporządzeniem Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 9 października 1933 r. (Dz. U. R. P. Nr. 78, poz. 554) zarządza się co następuje:

§ 1. W załączniku Nr. 1 do rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 11 października 1933 r. w sprawie zakazu przywozu niektórych towarów (Dz.U. R. P. Nr. 79, poz. 561) wyrazy: „280 Wina owocowe i jagodowe — wszystko niemusujące" zastępuje się wyrazami: „281 Wina owocowe i jagodowe — wszystko niemusujące".

Załącznik Nr. 2 do tegoż rozporządzenia uzupełnia się w sposób następujący:

| Poz. tar. cel. | Nazwa towaru |
|---|---|
| 394 pp. 2, 3 | Dwunitrotoluol, dwunitrobenzol, dwunitronaftalin, dwunitrochlorobenzol |
| 398 p. 2 | Mono- i dwunitrofenol |
| 399 p. 5 | Kwasy, aminonaftolomonosulfonowy, aminonaftolodwusulfonowy |
| 413 | Ultramaryna; itd. (cała pozycja) |
| 870 z p. 3 | Cegły i płyty magnezytowe |
| 1034 i uwaga | Węże giętkie metalowe itd. (cała pozycja) |
| 1121 | Aparaty i przyrządy elektryczne itd. (cała pozycja) |

§ 2. Rozporządzenie niniejsze nie dotyczy towarów:

a) objętych konwencją niemiecko-polską, dotyczącą Górnego Śląska, podpisaną w Genewie dnia 15 maja 1922 r. (Dz. U. R. P. Nr. 44, poz. 371);

b) objętych umowami o małym ruchu granicznym;

c) objętych zwolnieniami od cła na mocy rozporządzenia Ministrów Skarbu oraz Przemysłu i Handlu z dnia 11 czerwca 1920 r. o taryfie celnej (Dz. U. R. P. Nr. 51, poz. 314);

d) objętych przepisami o obrocie warunkowym, uszlachetniającym i reparacyjnym.

§ 3. Wykonanie rozporządzenia niniejszego porucza się Ministrowi Skarbu, oraz Ministrowi Przemysłu i Handlu, każdemu we właściwym mu zakresie działania.

§ 4. Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Prezes Rady Ministrów: J. Jędrzejewicz.
Minister Skarbu: Wł. Zawadzki.
Minister Przemysłu i Handlu: Zarzycki.

## UTRUDNIENIA W PRZYWOZIE JAJ DO HISZPANII.

Od początku października wprowadzona tu została — w drodze zwykłego okólnika Centrali Dewiz („Centro Oficial de Contraction de Moneda" przy Banku Hiszpanii) z dnia 29. 9. 1933 do Urzędów Celnych — dosyć uciążliwa procedura w dziedzinie płatności faktur za jaja oraz uzyskiwania odnośnych dewiz.

Procedura ta polega na tem, iż 1-o oclenie każdego transportu jaj może nastąpić tylko na podstawie przedłożonego w urzędzie celnym zaświadczenia bankowego o dokonaniu złożenia przez importera jaj równowartości ceny fakturowej, oraz iż 2-o bez względu na przyjęty przez strony sposób płatności podania o dewizy za jaja załatwiane będą „pur furno", narówni z podaniami dotyczącemi innych towarów t. zn. w zwykłym

porządku ich wpływania, podczas gdy dotychczas jaja pomieszczone były w grupie towarów, dla których obowiązywało pierwszeństwo względnie procedura przyśpieszona (do 24 godzin.)

## ZMIANA PRZEPISÓW IMPORTOWYCH NA ŁOTWIE.

W łotewskim dzienniku urzędowym „Valdibas Vestnesis" Nr. 232 z dnia 14 października br. ogłoszone zostało rozporządzenie ustalające kontyngenty przywozowe dla szeregu artykułów. Mianowicie import towarów, które wymieniamy poniżej, dopuszczony zostaje w r. 1933 i 1934 w granicach wartości przywozu tychże produktów w r. 1932. Inne towary można sprowadzać z zagranicy bez ograniczeń Do artykułów, które podlegają ograniczeniom przywozowym należą: ryż, owoce, kawa herbata, chmiel, spirytualja, wody mineralne, sól, masło i jaja, ryby, wapno do paszy, konie superfosfat, mączka kostna, kleje roślinne, tłuszcze zwierzęce, skóry i futra (oprócz niegarbowanych skór króliczych, zajęczych, z wiewiórek, tchórzów, lisów, kun) wyroby skórzane, wyroby z drzewa, nasiona cement kamienie szlifierskie, wyroby z gliny, fajansowe, porcelanowe, szklane, węgiel, torf, koks, smoła ropa naftowa i produkty jej destylacji, terpentyna, kazeina, wyroby gumowe, woda utleniona aceton, kwas cytrynowy, kwas winowy, lizoform i formalina, alkohol metylowy, oleje roślinne, środki kosmetyczne, mydła, lakiery kreda, farbka, biel cynkowa, biel ołowiana i litopon, pasty do obuwia, farba drukarska, wyroby z miedzi, z żelaza lanego, stalowe, kotlarskie, rury, wyroby z blachy, drut i wyroby z drutu igły noże kieszonkowe, oraz ostrza do golenia, sztućce, narzędzia rolnicze, rękodzielnicze, śrut i kule ołowiane, maszyny i aparaty, wagi, aparaty telefoniczne i telegraficzne, liczniki, żarówki instrumenty muzyczne rowery, motocykle i samochody, masa papierowa, tektura, papier i lignina, wata, przędza bawełniana, jedwabna wełniana, tkaniny bawełniane, jutowe, lniane, konopne, jedwabne, ze sztucznego jedwabiu filc, tkaniny wełniane, dywany, wyroby dziane, pasmanterja, odzież i konfekcja, kapeusze i czapki, guziki, pióra do pisania.

Wysokość importu ustalona będzie na podstawie oficjalnych danych statystycznych za rok 1932 przyczem Minister Skarbu ma możność określać najwyższą normę importową dla poszczególnych towarów, o ile kontyngenty obliczone według importu z r. 1932 okażą się niewystarczającemi dla pokrycia istniejącego zapotrzebowania. W skład ustalonych w ten sposób ilości importowych nie wchodzą te kontyngenty, które zostały lub będą przyznane poszczególnym państwom na podstawie umów handlowych.

Rozporządzenie reguluje również sprawę tranzakcyj wymiennych, postanawiając że wartość towarów sprowadzanych na Łotwę w ramach handlu wymiennego nie może przekroczyć wartości wyeksportowanych wyrobów łotewskich. Wyjątek zastrzeżono dla tranzakcyj rządowych.

## OCHRONA EKSPORTU TOWAROWEGO W NIEMCZECH.

„Reichsgesetzblatt" Nr. 106 z dnia 28 września br. zawiera rozporządzenie o ochronie niemieckiego eksportu towarowego. Rozporządzenie to ogranicza się do dwóch paragrafów, z których pierwszy postanawia, że przywóz towarów z krajów, stosujących wobec niemieckich produktów ograniczenia przywozowe, może również i w Niemczech podlegać ograniczeniom przywozowym. Środek odwetowy nie będzie stosowany, o ile wprowadzenie ograniczeń przywozowych przez odnośne kraje wypływa z postanowień międzypaństwowych porozumień handlowych. Tak samo przy przyznawaniu kontyngentów przywozowych należy brać pod uwagę, czy niemiecki towar jest w danym kraju traktowany narówni z innemi krajami.

Drugi paragraf posiada charakter formalny i upoważnia poszczególne ministerstwa do wprowadzenia w życie rozporządzeń.

Nowe to zarządzenie stać się może poważnym instrumentem polityki handlowej w rękach rządu niemieckiego.

## OGRANICZENIA PRZYWOZU ZBÓŻ W BELGJI.

W Monitorze belgijskim z dnia 11. 10. br. ukazał się dekret wprowadzający ograniczenia w zakresie przywozu wszelkich zbóż i produktów pochodnych, przyczem import został uzależniony od otrzymania specjalnego pozwolenia Min. Rolnictwa. W praktyce naogół ograniczenia przywozu jeszcze nie są stosowane i obroty odbywają się jak dotychczas ograniczenia stosowane są tylko do pszenicy, żyta i jęczmienia.

Import tych gatunków zbóż od dnia 21 października jest dozwolony jedynie za specjalnem zezwoleniem belg. Ministerstwa Rolnictwa. Licencyj udziela również z ramienia wymienionego Ministerstwa, Biuro Celne w Antwerpji.

Belgijscy importerzy zbóż przy otrzymywaniu omawianych wyżej zezwoleń opłacają specjalną taksę, która wynosi 10 fr. za każde 100 kg. importowanych zbóż.

## ROZPORZĄDZENIE O PRAWIE CELNEM.

W Dzienniku Ustaw Nr. 84 z dnia 29 października br. ogłoszone zostało rozporządzenie o prawie celnem, które wejdzie w życie po upływie roku od dnia ogłoszenia t. zn. z końcem października 1934 roku. Część pierwsza tego rozporządzenia dotyczy ustroju celnego, druga ceł i towarów, trzecia zwolnienia od cła i ulg celnych czwarta ruchu osobowego i towarowego przez granicę celną, piąta postępowania celnego, przyczem artykuły 89—102 regulują przewóz drogą morską, szósta uiszczenia należności celnych, siódma sprzedaży towarów, ósma środków prawnych i wreszcie dziewiąta przepisów końcowych.

## POBÓR PODATKU DOCHODOWEGO OD EKSPORTERÓW ZAGRANICZNYCH W KANADZIE

Kanadyjskie władze podatkowe rozesłały podobno w ostatnich miesiącach zagranicznym eksporterom, dokonywującym tranzakcyj z Kanadą, do wypełnienia formularze podatkowe w przedmiocie poboru od nich podatku dochodowego, opierając się na par. 27 części 97 zrewidowanych statutów Kanady z roku 1927, który postanawia, że każda osoba nie zamieszkała w Kanadzie, wyciągająca jednak korzyści ze swych operacyj na terenie Kanady, podlega opodatkowaniu z dochodów z tego tytułu. Paragraf 27 tejże części statutów ustala w nowem brzmieniu z 23 maja rb., że kanadyjski importer winien z należnej obcemu eksporterowi kwoty potrącić 12½% z sumy przekraczającej wysokość, jaką Minister Dochodów Narodowych ma prawo określić, odprowadzając odnośną należność na zabezpieczenie zapłaty wszelkiej taksy, którą winna uiścić osoba nie osiadła w Kanadzie (wyjęty z pod opodatkowania jest zysk pierwszych 2.000 dol.) Władze kanadyjskie nie doszły jeszcze rzekomo do decyzji. o ile chodzi o pobór tego podatku od eksporterów poza Anglją, która podobno zezwala na potrącenie opłaty tej przy uiszczaniu angielskiego podatku dochodowego.

W kroku tym władz kanadyjskich należy upatrywać dalszą próbę, mającą na celu zniechęcenie obcych eksporterów do szukania zbytu dla ich towarów w Kanadzie, gdyż trudno sobie wyobrazić, by rząd kanadyjski miał istotnie przystąpić do pobierania tej opłaty i łatania przy jej pomocy niedoborów budżetu federalnego. Konsulat R. P. w Montrealu zapytywał przedstawicielstwa innych krajów na miejscu, co radzą czynić w wypadkach tych swym eksporterom i stwierdził, że w większości Konsulaty się wypowiedziały za nieodpowiadaniem wogóle na przesłane formularze, a gdyby władze kanadyjskie miały ściągać podatek ten należałoby zareagować nałożeniem odpowiedniej opłaty na towary kanadyjskie.

## ZMIANA DOTYCHCZASOWYCH PRZEPISÓW PRZY IMPORCIE TOWARÓW Z ARGENTYNY.

W związku z mającym obowiązywać od dnia 15 listopada rb. systemem przekazywania należności do Argentyny za pośrednictwem banku P. K. O. w Buenos Aires, Ministerstwo Przemysłu i Handlu przy wydawaniu pozwoleń na przywóz następujących towarów z zagranicy

będzie wymagało przedłożenia w urzędach celnych łącznie z pozwoleniem przywozu świadectwa pochodzenia:

Skóry surowe,
Kazeina,
Albumina,
Łój zwierzęcy,
Wełna prana i nieprana.
Nasiona lnu.

Jeżeli towary będą pochodziły z Argentyny, to w takim razie Ministerstwo Przemysłu i Handlu wyda pozwolenie po dniu 15 listopada br. na przywóz tylko w tym wypadku, jeżeli do podania o pozwolenie przywozu będzie załączone pismo Izby Przemysłowo-Handlowej w Warszawie, jako urzędującej Związku Izb, stwierdzające. że zapłata za dany transport odbywa względnie odbędzie się zgodnie z zasadami obrotu polsko-argentyńskiego.

# USTAWODAWSTWO

## KODEKS HANDLOWY I KODEKS ZOBOWIĄZAŃ.

W Dzienniku Ustaw Nr. 82 z dnia 28 października br. ukazało się rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 27 października, zawierające kodeks handlowy, który wejdzie w życie z dniem 1 lipca 1934 roku. Kodeks ten zawiera 292 artykuły, podzielone na dwie księgi. Księga pierwsza określa pojęcie kupca w szerokiem tego słowa znaczeniu, zaś księga druga określa czynności kupieckie. Księga pierwsza zawiera dziesięć działów dotyczących ustalenia pojęcia kupca, rejestru handlowego, firmy, zbycia przedsiębiorstwa rachunkowości kupieckiej, pełnomocników handlowych, kupców jednoosobowych osób prawnych. Działy IX i X dotyczą spółek jawnych i spółek komandytowych. Księga druga zawiera trzy działy, dotyczące przepisów ogólnych, prawa rzeczowego i zobowiązań

W tym samym Dzienniku Ustaw ogłoszone zostało rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej, dotyczące przepisów, wprowadzających kodeks handlowy.

Również w Nr. 82 Dziennika Ustaw opublikowano rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 27 października br., zawierające kodeks zobowiązań.

# REJESTR HANDLOWY

## Z REJESTRU HANDLOWEGO.

W tutejszym rejestrze handlowym oddział B. pod Nr. 229 dnia 8 marca 1933 wpisano firmę: Składy Towarowe „Warrant" Spółka Akcyjna w Łodzi. Oddział w Gdyni, ul. Portowa. Siedziba Spółki znajduje się w Łodzi, miejsce oddziału w Gdyni. — Celem spółki jest 1) urządzenie i utrzymywanie domów składowych publicznych z wydawaniem dowodów składowych. 2) wydawanie pożyczek pod zastaw towarów przyjętych na skład i dowodów składowych, 3) ekspedycja i clenie towarów, 4) składy wolnocłowe i tranzytowe oraz skład celny do przechowywania spirytualij i wina. Kapitał zakładowy spółki wynosi 3.120.000 złotych. Kierownikami spółki są: Stefan Cygański, Mieczysław Hertz Stanisław Jarociński, Jakób Prusicki, Paweł Seipett Dawid Graff i Dr Zygmunt Schinagel, wszyscy z Łodzi. Ludwikowi Zajbertowi i Leonowi Andrzejewskiemu z Łodzi udzielono prokury z prawem łącznego podpisywania. Statut spółki zatwierdzony został przez Ministrów Przemysłu i Handlu oraz Skarbu 21 października 1926 zaś statut uzgodniony z rozporządzeniem Prezydenta Rzeczypospolitej z 22 marca 1928 o prawie o spółkach akcyjnych ogłoszony został w „Monitorze Polskim" z 26 maja 1931. Nr. 119. Do składania oświadczeń i podpisywania w imię-

niu spółki wymaganem jest współdziałanie dwóch członków zarządu lub też jednego członka zarządu łącznie z prokurentem.

Jako niewpisane ogłasza się. Kapitał zakładowy dzieli się na 31200 akcyj po 100 złotych nominalnej wartości każda. Akcje, stosownie do życzenia właściciela, mogą być imienne lub na okaziciela. Zarząd spółki składa się z conajmniej pięciu członków wybieranych na Walnem Zgromadzeniu i po każdem Walnem Zgromadzeniu członkowie zarządu wybierają z pośród siebie przewodniczącego i jednego lub dwóch zastępców.

Zwyczajne Walne Zgromadzenie zwołuje corocznie zarząd i powinno się odbyć w ciągu czterech miesięcy po upływie roku obrotowego. Ogłoszenia winny być umieszczane w „Monitorze Polskim", w jednem z pism miejscowych podług uchwały Walnego Zgromadzenia oraz w czasopiśmie „Polska Gospodarcza" w Warszawie.

SĄD GRODZKI W GDYNI.

W tutejszym rejestrze handlowym, oddział B. pod Nr. 119 przy firmie: Miejskie Towarzystwo Komunikacyjne w Gdyni, Spółka z ograniczoną poręką w Gdyni dnia 19 maja 1933 dopisano: Uchwałą Walnego Zgromadzenia spólników z 3 lutego 1933 odwołano Marcina Goldhara jako kierownika spółki i w jego miejsce powołano Augusta Brzóskę, naczelnika Komisarjatu Rządu w Gdyni.

Następnie przy powyższej firmie dnia 14 czerwca 1933 dopisano: Uchwałą Walnego Zgromadzenia spólników z dnia 6 czerwca 1933 odwołano Augusta Brzóskę jako kierownika spółki i w jego miejsce powołano Jana Kaweckiego, inżyniera w Gdyni.

SĄD GRODZKI W GDYNI.

W tutejszym rejestrze handlowym, oddział B. pod Nr. 239 dnia 19 maja 1933 r. wpisano firmę: West Trading Company, Spółka z ograniczoną poręką z siedzibą w Gdyni. Przedmiotem przedsiębiorstwa jest eksport soli Polskiego Monopolu Solnego nadto reprezentacja fabryk przetworów solnych i chemicznych i sprzedaż wyrobów tych fabryk. Kapitał zakładowy spółki wynosi 20.000 złotych. Kierownikiem spółki jest Gustaw Eryk Waldt, przemysłowiec w Gdańsku. Umowę spółkową ustalono dnia 12 maja 1933. Spółkę zastępuje jeden kierownik. W razie ustanowienia prokurentów, prokurenci są uprawnieni do zastępowania spółki tylko kolektywnie i to zawsze razem z kierownikiem w ten sposób, że każdy z prokurentów może zastępować tylko wspólnie z kierownikiem. —

SĄD GRODZKI W GDYNI.

W tutejszym rejestrze handlowym, oddział B. pod Nr. 201 dnia 8 czerwca 1932 wpisano firmę: Pralnia Parowo-Mechaniczna „Syrena" Spółka z ograniczoną poręką w Gdyni. —

Przedmiotem przedsiębiorstwa jest pranie i prasowanie bielizny i garderoby wszelkiego rodzaju. Kapitał zakładowy spółki wynosi 32.000 złotych. Kierownikami spółki są: Henryk Kaczmarek, kupiec z Gdyni i Kazimierz Nazdrowicz, przedsiębiorca z Gdyni. Umowę spółki zawarto w dniu 23 kwietnia 1932.

Jako niewpisane ogłasza się: Publiczne zawiadomienia spółki ogłaszane będą w „Monitorze Polskim". Wspólnicy Henryk Kaczmarek i Kazimierz Nazdrowicz, z których pierwszy przejął wkładkę w kwocie 16.000 złotych, a drugi wkładkę zakładową w kwocie 8.000 złotych, wnoszą wkładki niepieniężne, a mianowicie.

1) kocioł parowy wraz z kominem 18 m. długi, 2) kolander duży 3 m., 3) 1 magiel, 1 wirówka, 4) 1 bęben pralniczy mały 15 m., 5) suszarnia o 5 kulisach, 6) 1 maszyna parowa, 7) 2 motory elektryczne 5 k. i 1 k., 8) 3 stoły duże, 9) 1 stół mały, 10) 2 wózki, 11) 1 kadź do prania ręcznego, 12) 2 małe baseny do wody ocynkowane, 13) 1 duży basen do wody cynkowany o pojemności 1.500 l., 14) 1 regał drewniany, 15) półki o 5 deskach, 16) 3 żelazka do prasowania gazowe, 17) oraz całe urządzenie instalacji, elektr., gazow., i wodne, transmisja 5 m. długa wraz z konzolami, łożyskami, szajbami i pasami, które to przedmioty w ⅔ częściach są własnością wspólnika Henryka Kaczmarka a w ⅓ własnością wspólnika Kazimierza Nazdrowicza o wartości ustalonej przez wspólników na 24.000 złotych.

SĄD GRODZKI W GDYNI.

W tutejszym rejestrze handlowym, oddział B. pod Nr. 191 przy firmie: Warszawskie Towarzystwo Ubezpieczeń, Spółka Akcyjna w Warszawie, Oddział w Gdyni, dnia 28 kwietnia 1933 r. dopisano:

Edward Werner przestał być członkiem zarządu. Wszelkie akta i dokumenty, z których wynika jakiekolwiek dla spółki zobowiązanie, winny być opatrzone podpisami

dwóch członków zarządu lub jednego członka zarządu i prokurenta. Wyjątek stanowią polisy, dodatki do polis, świadectwa tymczasowe, czeki, listy o wydanie funduszów z instytucyj kredytowych, korespondencja, zarządzenia, dotyczące czynności biurowych, pokwitowania z odbioru korespondencji, przesyłek pocztowych i innych, które to dokumenty mogą być podpisywane przez dwóch prokurentów.

Wszystkie dotychczasowe prokury ustały. Udzielono łącznej prokury dla Centrali i wszystkich oddziałów: Andrzejowi Śliwińskiemu, Romanowi Gawrońskiemu, Bronisławowi Czeczerdzie, Dr. Marcelemu Einhornowi, Witoldowi Władysławowi Jezierskiemu i Leonowi Podoleckiemu, dla oddziału w Gdyni Zygmuntowi Pardonowi, Bronisławowi Pudlikowi i Konradowi Cygańskiemu.

Postanowienie Ministrów Przemysłu i Handlu w przedmiocie zmiany § 12, 31 i 34 statutu spółki, opublikowane zostało w Nr. 267 „Monitora Polskiego" z dnia 21 listopada 1932 roku.

SĄD GRODZKI W GDYNI.

W tutejszym rejestrze handlowym, oddział B. pod Nr. 120 przy firmie: Kamieniołomy Pomorskie Przedsiębiorstwo Bagrowania, Eksploatacji, Żwiru i Kamieni, Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością w Gdyni, dnia 27 maja 1933 dopisano: Prawo zastępowania spółki przez likwidatorów wygasło. Spółka wygasła.

SĄD GRODZKI W GDYNI.

Do tutejszego rejestru handlowego, oddział B. pod Nr. 219 dnia 27 grudnia 1932 r. wpisano firmę: Polski Przemysł Drzewny, Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością. Siedziba spółki jest w Gdyni. Przedmiotem przedsiębiorstwa jest obróbka drzewa, prowadzenie handlu drzewem oraz eksport drzewa z Polski. Kapitał zakładowy spółki wynosi 20.000 złotych. Kierownikiem ustanowiono przemysłowca Albina Korzeniowskiego z Gdyni. Umowę spółkową zawarto dnia 17 października 1932 r.

SĄD GRODZKI W GDYNI.

Postępowanie upadłościowe do F-y „Polonia" piekarnia i cukiernia, właściciel Włodzimierz Kronszewski w Oksywiu, postanawia się.

Gdynia, dnia 16. VI. 1933.

SĄD GRODZKI W GDYNI.

W tutejszym rejestrze handlowym, oddział B. Nr. 244, dnia 3 lipca 1933 r., wpisano firmę: „Towarzystwo Ekspedycyjno-Kontrolne Bawełny, Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością w Gdyni". Siedzibą spółki jest Gdynia. Przedmiotem spółki jest załatwianie wszelkich interesów, związanych z transportem bawełny lub innych przedmiotów, potrzebnych dla przemysłu włókienniczego. Kapitał zakładowy spółki wynosi 20.000 zł. Kierownikiem firmy jest Michał Tkaczuk, kupiec w Gdyni. Umowę spółkową ustalono dnia 24 czerwca 1933 r. Spółka ma jednego lub kilku kierowników, nie więcej jednakże niż trzech. W razie ustanowienia kilku kierowników wystarczy oświadczenie i podpis dwóch kierowników. Czas trwania spółki określa się na jeden rok, licząc od 1 lipca 1933 r., z tem zastrzeżeniem, że o ile nie nastąpi na trzy miesiące przedtem wypowiedzenie listem poleconym.

SĄD GRODZKI W GDYNI.

W tutejszym rejestrze handlowym, oddział B. pod Nr. 242 dnia 14 czerwca 1933 r. wpisano firmę: Kompanja Handlu Zamorskiego, Spółka Akcyjna — Gdynia. Przedmiotem spółki jest prowadzenie handlu surowcami i wytworami przemysłu oraz towarami kolonjalnemi na rachunek własny lub osób trzecich, przedewszystkiem zaś dla prowadzenia pionierskiego eksportu polskiego, w szczególności do krajów, produkujących kawę, herbatę i kakao oraz dokonywania wszelkich czynności pośrednio z tem związanych. Kapitał akcyjny spółki wynosi 1.000.000 zł. Kierownikami spółki są: Stanisław Hirszel, Władysław Wolf Birnbaum, Zygmunt Tomczak i Stanisław Lambert, wszyscy kupcy w Warszawie. Statut oraz akt o zawiązaniu spółki i obciążeniu akcji ustalono dnia 13 maja 1933 roku.

Jako niewpisane ogłasza się: Kapitał 1.000.000 zł. podzielony jest na 2000 akcyj na okaziciela po 500 zł. nominalnej wartości każda. Kapitał akcyjny jest w 25 proc. pokryty gotówką. Zarząd składa się z trzech do pięciu osób wybieranych przez Walne Zgromadzenie na przeciąg lat trzech. Miejscem walnych zgromadzeń akcjonarjuszów będzie Gdynia lub Warszawa według uznania zarządu. Obowiązkowe ogłoszenia spółki winny być umieszczane w „Monitorze Polskim", „Polsce Gospodarczej" i „Dniu Pomor-

skim". Założycielami spółki, którzy przejęli 66 sztuk akcyj są: Józef Targowski, Stan. Hirszel, Władysław Wolf Birnbaum, Stanisław Lamoert i Zygmunt Tomczak, wszyscy z Warszawy. Członkami Rady Nadzorczej są: Adam Barszczewski, Janusz Dębicki, Wacław Fajans, Józef Jakubowski, Edward Kikolski, Mieczysław Kutzner, Wiktor Mejzykiewicz, Marjan Niemczewski, Krystyn Ostrowski, Adam Marjan Piotrowski, Alter Szporn, Józef Targowski, Jan Wedel, Szymon Fels, wszyscy z Warszawy, Joachim Huppert z Krakowa i Juljan Szynol z Katowic.

SĄD GRODZKI W GDYNI.

W tutejszym rejestrze handlowym, oddział B. pod Br. 69, przy firmie: Behnke & Sieg, Spółka z ograniczoną poręką w Gdyni, dnia 27 czerwca 1933 dopisano: Udzielono prokury Oswaldowi Thielheimowi, kupcowi z Gdańska-Wrzeszcz. Uchwałą zebrania wspólników z dnia 12 czerwca 1933 zmieniono § 6 umowy spółkowej w tym kierunku, że na przyszłość ustanawia się dwóch kierowników spółki, z których każdy z osobna jest uprawnionym do zastępowania spółki. Ponadto odwołano Karola Gebhardta ze stanowiska kierownika spółki, a w jego miejsce ustanowiono kierownika Ottona Behnkego i Ernesta Siega, obydwóch kupców z Gdańska.

SĄD GRODZKI W GDYNI.

W tutejszym rejestrze handlowym, oddział A. pod Nr. 172 wpisano dnia 6 lipca 1933 firmę. Dom Ekspedycyjno-Handlowy Józef Wisławski w Gdyni. Właścicielem firmy jest kupiec, Józef Wisławski w Gdyni.

SĄD GRODZKI W GDYNI.

W tutejszym rejestrze handlowym, oddział B. pod Nr. 230 dnia 10 marca 1933 wpisano firmę „Heinrich Becker Gesellschaft mit beschränkter Haftung — Danzig Oddział Gdynia, Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością". Siedziba spółki znajduje się w Gdańsku; miejsce oddziału w Gdyni. Przedmiotem spółki jest załatwianie interesów handlowych każdego rodzaju na własny i obcy rachunek. Kapitał zakładowy spółki wynosi 25.000 guldenów gdańskich. Kierownikiem firmy jest Józef Müller, kupiec z Gdańska. Umowę spółkową zawarto dnia 27 grudnia 1932.

SĄD GRODZKI W GDYNI.

W tutejszym rejestrze handlowym, oddział B. pod Nr. 238 dnia 15 maja 1933 wpisano firmę: Biuro spedycyjne „Przewóz", Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością w Krakowie. Siedziba spółki mieści się w Krakowie, miejsce oddziału w Gdyni.

Przedmiotem przedsiębiorstwa jest załatwianie przedewszystkiem dla składnic i innych kooperatyw rolniczych, przesyłania i lokalnego przewożenia towarów i innych rzeczy ruchomych, podejmowanie się wszelkich innych czynności w zakres spedytorstwa i przewoźnictwa wchodzących, jako to przyjmowanie na skład, clenie, ubezpieczenie, konwojowanie itd. Kapitał zakładowy spółki wynosi 14.000 złotych. Kierownikami spółki są: Henryk Paul i Marjan Zünder, spedytorzy w Krakowie. Umowę spółkową zawarto 10 czerwca 1920 r. Kierownicy: Henryk Paul i Marjan Zünder mają prawo wyłącznego podpisywania i zastępowania spółki.

SĄD GRODZKI W GDYNI.

W tutejszym rejestrze handlowym, oddział B, pod Nr. 187 przy firmie „Progress" Zjednoczone Kopalnie Górnośląskie, Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością w Gdyni, dnia 12 maja 1933 dopisano, iż prokura Leona Drozdka wygasła.

SĄD GRODZKI W GDYNI.

W tutejszym rejestrze handlowym, oddział A, pod Nr. 141 przy firmie „Balta", Hipolit Różkowski w Gdyni, dnia 12 kwietnia 1933 dopisano, iż firma wygasła.

SĄD GRODZKI W GDYNI

W tutejszym rejestrze handlowym, oddział B. pod Nr. 162, dnia 14 czerwca 1933 przy firmie: Bracia E. F. Seydel i Ska, Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością w Gdyni dopisano: Stanisław Mrozowski ustąpił ze stanowiska kierownika spółki, a w jego miejsce uchwałą zebrania wspólników z dnia 29. IV. 1933 ustanowiono kierownikiem spółki Piotra Skrobiszewskiego, kupca w Gdyni.

SĄD GRODZKI W GDYNI

W tutejszym rejestrze handlowym, oddział B. pod Nr. 241, dnia 14 czerwca 1933 wpisano: „Materjał Budowlany" Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością, Gdynia, Szosa Gdańska. Przedmiotem firmy jest zakup i sprzedaż materjałów budowlanych, węgla, koksu i paszy. Kapitał zakładowy spółki wynosi 20.000 złotych. Kierownikami spółki są: Konrad Ruszczyc, major w stanie spoczynku, Gdynia, willa „Mare Nostrum", Zygfryd Grabowski, kupiec w Gdyni, Szosa Gdańska i Jan Greuner, kupiec w Gdyni, Szosa Gdańska. Umowę spółkową zawarto dnia 23 maja 1933 r. Imieniem spółki działają i podpisują dwaj kierownicy wspólnie.

SĄD GRODZKI W GDYNI

W tutejszym rejestrze handlowym, oddział B. pod Nr. 237 dnia 28 kwietnia 1933 r., wpisano firmę: „Polska Ryba" Spółka z ograniczoną poręką w Gdyni. Przedmiotem spółki jest wędzenie ryb morskich i handel temiż rybami wędzonemi. Kapitał zakładowy spółki wynosi 20.000 złotych.

Kierownikami spółki są: Józef Konkel, przemysłowiec na Helu i Walenty Matkowski, kupiec w Warszawie. Umowę spółkową zawarto 6 października 1932 r. i uzupełniono 17 stycznia 1933 r. Kierownicy zastępują spółkę łącznie, jednak Józef Konkel ma prawo podpisywania bieżącej korespondencji oraz weksli i czeków, o ile nie przekraczają kwoty 2000 zł. Czas trwania spółki ustalono na lat 25.

SĄD GRODZKI W GDYNI

W tutejszym rejestrze handlowym, oddział „B" pod Nr. 216 dnia 30 listopada 1932 r. wpisano firmę: Gdyńskie Zakłady Przemysłowe — Kamieniołomy — Regulacja Wód i Budowa Dróg, Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością w Gdyni.

Przedmiotem spółki jest prowadzenie przedsiębiorstwa szutrowania i tłuczenia kamieni, przedsiębiorstwa budowlanego, eksploatacji wszystkich wyrobów kamiennych i żwiru, wykonywanie robót ziemnych, drogowych, kolejowych, podziemnych, meljoracyjnych i bagrowych, regulacja rzek, jak również odwodnienia gruntów, dostawa materjałów budowlanych, wreszcie prowadzenie wszystkich czynności handlowych, połączonych z powyższem przedsięwzięciem. Kapitał zakładowy wynosi 20.000 złotych. Kierownikiem ustanowiono: Jana Cezarza, kupca w Sopotach, magistra ekonomji, Alojzego Dehlerta w Sopotach i Jana Hinca, przemysłowca w Miechucinie. Umowę spółkową ustalono 12 października 1932 r. Spółkę zastępują zawsze dwu kierowników wspólnie lub jeden kierownik łącznie z prokurentem lub pełnomocnikiem handlowym, z tem, że podpis kierownika Dehlerta jest zawsze wymagany.

SĄD GRODZKI W GDYNI.

W tutejszym rejestrze handlowym, oddział A, pod Nr. 166, dnia 19 maja 1933 r. wpisano firmę: Przedsiębiorstwo Budowlane Aureljusz Antoszewski w Gdyni Właścicielem firmy jest Aureljusz Antoszewski, budowniczy w Gdyni.

SĄD GRODZKI W GDYNI.

W tut. rejestrze handlowym, oddział A, pod Nr. 164 dnia 28 marca 1933 r. wpisano firmę: Eksport Konserw Mięsnych Wiktor Schwedowski w Gdyni. Właścicielem firmy jest Wiktor Schwedowski, kupiec w Gdańsku.

SĄD GRODZKI W GDYNI.

W tutejszym rejestrze handlowym, oddział A, pod Nr. 162, dnia 1 marca 1933 r. wpisano firmę: B. Henner i E. Hermann, Jawna Spółka Handlowa — Spedycje — Reprezentacje w Gdyni. Spólnikami firmy są: kupiec Bronisław Henner w Gdyni, Starowiejska i kupiec Eljasz Herman z Warszawy, Tłomackie 9/9. Spółka rozpoczyna swe czynności dnia 1 marca 1933 r. Do zastępstwa spółki uprawnieni są tylko obaj wspólnicy łącznie lub każdy z nich łącznie z prokurentem, o ile zostałaby prokura udzielona.

SĄD GRODZKI W GDYNI.

W tutejszym rejestrze handlowym, oddział A, pod Nr. 170, dnia 27 czerwca 1933 r. wpisano firmę: Nadmorski Materjał Budowlany Helena Lisewska w Gdyni. Właścicielką firmy jest Helena z domu Nowaków Lisewska, pr. voto Ostrowska. żona budowniczego w Gdyni. Józefowi Lisewskiemu, budowniczemu w Gdyni, udzielono prokury.

SĄD GRODZKI W GDYNI.

W tut. rejestrze handlowym, oddział A. pod Nr. 167, dnia 2 czerwca 1933 r. wpisano firmę: Hotel i Restauracja Turystyczna. właśc. Edward Policiak w Gdyni. Właścicielem firmy jest Edward Policiak. handlowiec w Gdyni.

SĄD GRODZKI W GDYNI.

W tut. rejestrze handlowym, oddział B, pod Nr. 96 przy firmie: Biuro Budowlane F. Skąpski i Ska Inżynierowie, Spółka z ograniczoną poręką w Gdyni, dnia 12 maja 1933 r. dopisano: Prawo zastępowania spółki przez likwidatorów wygasło. Majątek spółki przejęła nowoutworzona spółka akcyjna o takiem samem brzmieniu.

SĄD GRODZKI W GDYNI.

W tut. rejestrze handlowym, oddział A. pod Nr. 165 dnia 29 marca 1933 r. wpisano firmę: Drogerja Centralna, właśc. Marja Jaszczyńska. Gdynia, Plac Kaszubski, dom Kurra. Siedziba firmy jest w Gdyni. Właścicielką firmy jest Marja Jaszczyńska, żona kupca w Gdyni.

SĄD GRODZKI W GDYNI.

W tut. rejestrze handlowym, oddział B, pod Nr. 109 przy firmie: I-sze Polskie Towarzystwo Kąpieli Morskich, Spółka Akcyjna w Gdyni, dnia 2 maja 1933 r. dopisano: Inżynier Stefan Gładoch ustąpił ze stanowiska członka zarządu, członek zaś zarządu Włodzimierz Pietruszewicz zmarł. Uchwałą Walnego Zgromadzenia akcjonarjuszów z dnia 17 maja 1932 r. wzgl. z 21 kwietnia 1933 r. ustanowiono dalszymi członkami zarządu Adama Piechockiego z Warszawy, ul. Wawelska 40 i Konrada Ulrichsa z Gdyni, Kamienna Góra. Czesławowi Janickiemu z Gdyni udzielono prokury łącznej z tem, że tenże uprawniony jest do zastępowania spółki łącznie z prezesem zarządu lub z jednym członkiem zarządu. Prokura Konrada Ulrichsa wygasła.

SĄD GRODZKI W GDYNI.

# Mobilizacja kupców do organizacji zawodowej

## Listopad — miesiącem propagandy na rzecz Związku Towarzystw Kupieckich na Pomorzu.

Rok rocznie w miesiącu listopadzie przeprowadza Związek Towarzystw Kupieckich na Pomorzu propagandę wśród niezrzeszonego kupiectwa na rzecz organizacji zawodowej. W tym roku Kongres Toruński specjalnie podkreślił konieczność przyciągania do organizacji wszystkich niezrzeszonych, apelując do ich poczucia solidarności. Kongres rzucił hasło: „Wszyscy kupcy do szeregów Związkowych"!

Prezydjum Związku, podejmując hasło Kongresu, zwróciło się do swych Towarzystw z poleceniem, by wytężyły wszystkie siły, ażeby rezultat był jaknajbardziej pomyślny. Towarzystwa mają natychmiast wybrać specjalne Komitety Propagandowe, tak z pośród członków Zarządu, jakoteż i członków Towarzystwa, którzy mają obowiązek ustnej propagandy wśród wszystkich bez wyjątku niezrzeszonych, a godnych wejść w szeregi Towarzystwa Kupców Samodzielnych. Akcję Komitetu poparto odpowiedniemi afiszami, które winny ukazać się na widocznych miejscach miasta oraz ulotkami, do których przyczepione są deklaracje zgłoszenia na członka. Wreszcie pod koniec miesiąca mają odbyć się wielkie zebrania propagandowe, na które specjalnie zaproszeni będą wszyscy niezrzeszeni, czyli nieczłonkowie, po to, by usłyszeć, jakie cele ma organizacja zawodowa. Centrala wysłała już referat propagandowy, który jeden z członków wygłosi. Chodzi wszak o to, by możliwie wszystkich kupców Polaków przygarnąć do Związku i wspólnego braterskiego wysiłku dla dobra handlu pomorskiego. Będzie ciekawe usłyszeć, jakie towarzystwo uzyska palmę pierwszeństwa w przyroście nowych członków. Sprawdzianem będzie oczywiście stosunek procentualny przyrostu do stanu obecnego. Towarzystwa, które wyróżnią się dobrze przeprowadzoną akcją propagandową, zdadzą dobry egzamin sprawności i zrozumienia sprawy będą specjalnie wyróżnione.

# KOMUNIKATY I INFORMACJE

## PROPAGANDA SPOŻYCIA RYB W POMERANJI.

Rybołówstwo na terenie Pomeranji znalazło się w ciężkiem położeniu gospodarczem, mimo obfitych połowów tegorocznych, wskutek trudności w zbycie ryb, wynikających z nienależytej organizacji rynku zbytu. Z końcem miesiąca września br. rybacy z wyspy Rugji wstrzymać się musieli zupełnie z połowem śledzi, ponieważ ceny, uzyskiwane za towar nie pokrywały rzekomo ich kosztów własnych. Zarobki rybaków są minimalne i przeważnie niższe od wsparć, wypłacanych bezrobotnym.

W życiu gospodarczem wspomnianej prowincji pruskiej wybołówstwo odgrywa poważną rolę. Połowy w rybołówstwie przybrzeżnem i dalekomorskiem przedstawiają wartość 4—5 miljonów marek rocznie, przyczem głównie łowi się płastugi. Wartość połowów, dokonywanych w zalewie szczecińskim, głównie węgorzy, wynosi 1,5—2 milj. marek rocznie. Poważne dochody daje również rybołówstwo słodkowodne. Roczne zużycie sieci i innych materjałów, potrzebnych do wykonywania zawodu rybackiego, przekracza sumę miljona marek. Rybołówstwem trudni się na terenie Pomeranji całkowicie lub częściowo kilkadziesiąt tysięcy osób. Wobec tego trudne położenie rybołówstwa zaniepokoiło w wysokim stopniu społeczeństwo Ażeby przyjść z pomocą popadającym w nędzę rybakom, postanowiono urządzić w dniu 11 sierpnia br. t. zw. „Fischtag". Pojawiła się odezwa, wzywająca do spożywania w tym dniu ryb, zarówno morskich, jak i słodkowodnych z zaznaczeniem, że niesienie pomocy rybakom drogą zwiększonego spożycia ryb nie jest ofiarą, choćby z tego względu, że ryby stanowią pokarm tani, smaczny i pożywny. Odezwę podchwyciły organizacje kobiece, występując z wezwaniem do pań domu, by w dniu wskazanym w każdym domu znalazła się ryba na stole. Urządzono nawet pokazy przyrządzania ryb, na których dawano do kosztowania różne potrawy z ryb i rozdawano przepisy ich przyrządzania. Wszystkie czasopisma przeprowadziły szeroką propagandę na rzecz spożycia ryb w oznaczonym dniu, pojawiły się feljetony o życiu rybaków z ilustracjami, artykuły o wartości odżywczej ryb i sposobach przyrządzania potraw z ryb. Propagandę prowadzono również przez dzieci szkolne oraz za pośrednictwem radja, przez które nadawano reportaż o przygotowaniu i przebiegu „Fischtagu" w Szczecinie. W koszarach, obozach pracy i kuchniach ludowych wydawano w dniu 11 sierpnia br. na obiad jako główne danie rybę.

Z drugiej strony pojawiło się w prasie ostrzeżenie pod adresem handlarzy ryb, ażeby w oczekiwaniu dużego popytu na ryby nie podnosili cen.

Dzień propagandy spożycia ryb nietylko odniósł cel swój w zupełności, lecz w skutkach przeszedł nawet oczekiwania, gdyż zarówno w Szczecinie, jak i na prowincji już w godzinach przedpołudniowych zabrakło towaru.

Wykorzystując to doświadczenie obecnie propagowane jest hasło, że w każdym tygodniu jeden przynajmniej obiad powinien uwzględniać dania z ryb. Ponieważ jednak doświadczenie okazało, że przy wyznaczeniu jednego dnia dla całej Pomeranji handel nie jest w możności zaspokoić zapotrzebowania, opracowano plan spożycia ryb, który zaleca spożywanie ryb w wyznaczonej na dany dzień grupie miast i powiatów. Ażeby dysponowanie towarem nie nastręczało trudności na ten sam dzień nigdy nie przypada miasto i przyległy okręg wiejski. Osiągnięto w ten sposób ten efekt, że zarówno rybacy, jak i handel mają zapewniony zbyt dla swego towaru w ciągu całego tygodnia. Dzięki uświadomianiu ludności przez prasę i popieraniu planowego spożywania ryb ze strony czynników rządowych, wykonywanie planu jest ściśle przestrzegane a od czasu uregulowania sprawy daje się odczuwać znaczne ożywienie handlu rybami wobec czego i inne prowincje niemieckie zamierzają naśladować przykład Pomeranji.

PRZEMYSŁ I HANDEL RYBNY NA WYBRZEŻU

NUMER 12 12. XI. 33.

# PORT RYBACKI W GDYNI W PEŁNI SWEGO ROZWOJU.

W piętnastoletnią rocznicę naszej wolności warto również zastanowić się nad dorobkiem na odcinku gospodarczym rybołóstwa morskiego w Gdyni.

Pominiemy tu rozważania nad całokształtem polskiego rybołóstwa morskiego, gdzie przeprowadzono motoryzację statków, zbudowano i powiększono porty rybackie w Helu, Jastarni i Pucku, gdzie rybołóstwo polskie z przybrzeżnego wyszło na pełny Bałtyk i nawet na Morze Północne, gdzie dostarczamy naszym rybakom kutry rybackie i motory krajowej produkcji, a sieci rybackie również produkujemy częściowo w kraju.

Rezultaty tak poważne można było uzyskać dzięki skoncentrowaniu spraw rybołóstwa morskiego w Wydziale Rybackim Min. Przemysłu i Handlu, gdzie celowa polityka doprowadziła do pełnego rozwoju tego odcinka naszej gospodarki. Obecnie inicjatywa prywatna ma przygotowany fundament dla dalszej pracy.

Jeżeli chodzi o Gdynię o pracę zaledwie dwa lata istniejącego portu rybackiego to wyniki przeszły najśmielsze oczekiwania.

Hala i Chłodnia Rybna, którą uważano jako objekt na wyrost okazała się za małą. Obecnie nietylko komory chłodnicze są zapełnione i pomieszczenia dla kupców całkowicie wynajęto, ale towaru nie można pomieścić i składuje się go na dworze (śledzie w beczkach). Port rybacki w Gdyni stał się ośrodkiem handl. dla połowów naszego ryboł. i stopniowo uniezależniamy się od Gdańska jako jedynego poprzedniego odbiorcy. W sezonie zimowym wagony-lodownie wywożą polskie ryby dla przemysłu przetwórczego w głębi kraju.

Na terenie portu rybackiego powstało szereg wędzarń i przetwórni ryb morskich co daje możność spieniężenia na miejscu połowów naszych rybaków. Przemysł przetwórczy na terenie portu rybackiego ma silne tendencje rozwojowe i zatrudni wiele rąk roboczych. —

W porcie rybackim w Gdyni pracują dwa towarzystwa polsko-holenderskie rozporządzające 23 statkami dla połowu śledzi na Morzu Północnem, zatrudniające polskich rybaków na statkach i polskich pracowników w biurach.

Przez port rybacki w Gdyni dzięki nowoczesnym urządzeniom można było kierować od dwu lat import śledzi świeżych w lodzie i zamrożonych z Norwegji. Śledzie świeże importowane przez Hamburg a pochodzące ze Szwecji, Holandji, Anglji i Francji sprowadza się od kilku tygodni przez Gdynię. Stanowi to w rocznym budżecie zawsze sumę kilku miljonów złotych.

Port rybacki w Gdyni mając do dyspozycji nowe magazyny tranzytowe zbudowane w tym roku specjalne dla śledzi solonych staje się ważnym ośrodkiem importu śledzi solonych, który to import w stu procentach szedł przez Gdańsk uzależniając nas od drogich i zbędnych pośredników. Dziś co tydzień mamy kilka statków ze śledziami, co dzień dziesiątki wagonów śledzi wychodzi do kraju. Przy imporcie śledzi solonych pracuje szereg firm tak krajowych jak i zagranicznych zatrudniając polskich pracowników. Dziś stajemy się w porcie rybackim w Gdyni ośrodkiem z którym liczy się zagranica, czego dowodem są liczne wizyty eksporterów z Norwegji, Anglji, Holandji, Islandji i Belgji, dzięki czemu nawiązać możemy bezpośredni stosunek handlowy z naszymi dostawcami.

Ośrodek handlu i przemysłu rybnego znajduje się w Gdyni w pełni swego rozwoju. Celem naszym jest zapewnienie rybakom sprzedaży ryb do czego przyczyni się dalszy rozwój wędzarń i fabryk konserw na terenie portu rybackiego. Celem naszym jest skierowanie przez Gdynię całkowitego importu ryb morskich dla własnych potrzeb oraz dalsza rozbudowa przedsiębiorstw połowu śledzi solonych na Morzu Północnem. Gdy cele te zostaną całkowicie osiągnięte to tysiące osób zatrudnimy w tym dziale naszego gospodarstwa na terenie morskim, uniezależniając się od obcych i wrogich czynników.

*Bronisław Sotkowski*
Kierownik Hali i Chłodni Rybnej.

## K R O N I K A.

— *Połowy ryb morskich w październiku* (dane M. U. R.) dały ilościowo wynik lepszy jak w roku zeszłym (flądry, śledzie). Połowy szprotów zaczęły się ok. 20 października w okolicy Karwi, W. Wsi i Kuźnicy, gdzie łowiono niewodami. W miesiącu tym zwiększył się również połów dorszy łowionych w głębi Zatoki Gdańskiej 50 mil od w kierunku N. O. W Zatoce Puckiej okazała się sieja.

Ogółem złowiono 349.000 kg. ryb o wartości 151.530 zł. z czego największy wpływ dały śledziki bo 38.553 zł. za 128.510 kg. Za węgorze otrzymano 37.989 zł. — 18.090 kg. Flądry 32.099 zł. za 70.280 kg. Szproty 24.480 zł. za 81.600 kg. Dorsze 11.529 zł. za 44.340 kg. Kwapy 1.884 zł. za 3.140 kg. Łosoś (troć) 1.160 zł. za 290 kg. Mielnica (mały łosoś): 400 zł. za 200 kg. Sieja 144 zł. za 90 kg. Certy 172 zł. za 430 kg. Ryby słodkowodne z Zatoki Puckiej (szczupaki, okonie, płocie) 3.120 zł. za 2.590 kg.

Z ogólnej ilości złowionych ryb morskich najwięcej sprzedano do wędzarń miejscowych bo 144.900 kg. o wartości 57.870 zł. (przeważnie śledziki, węgorze, szproty i flądry.)

W stanie świeżym na rynku miejscowym zakupiono 69.890 kg. — 44.415 zł. (szczególnie dorsze, flądry i śledziki.)

Gdańsk jak zwykle jest bardzo poważnym odbiorcą naszych ryb morskich zabierając 128.080 kg. ryb o wartości 49.245 zł. (śledziki, dorsze, flądry.)

Zagranicę wywieziono węgorzy 6.690 kg. — 14.049 zł. (do Szwecji.)

Jeżeli chodzi o podział połowów na poszczególne okręgi wybrzeża to najwięcej złowili rybacy z Helu bo 156.600 kg. o wartości 55.023 zł. (śledziki, flądry, szproty.)

Rybacy w miejscowościach półwyspu od Jastarni do W. Wsi: 76.580 kg. o wartości 48.229 zł. (przeważnie węgorze, szproty, śledziki.)

Rybacy od Chłapowa do granicy niemieckiej: 14.700 kg. — 6.123 zł. (szproty i flądry.)

Rybacy nad Zatoką od Pucka do Osłanina (obok Gdyni): 22.590 kg. o wartości 12.783 zł. (ryby słodkowodne, śledziki, flądry.)

Rybacy z Gdyni: 52.130 kg. — 22.364 zł. (flądry, śledziki, dorsze i szproty.)

Wyżej wyszczególnione ilości nazwać można połowami przybrzeżnemi, a na połowy pełnego Bałtyku przypada tylko 2.700 kg. dorszy — 7.020 zł.

— *Notowania cen śledzi solonych w porcie rybackim w Gdyni.* (4. 11. — 11. 11.) W porcie rybackim w Gdyni koncentruje się w magazynach tranzytowych i w Chłodni Rybnej całkowity import śledzi solonych oprócz śledzi solonych pochodzących z polskich połowów na Morzu Północnem. W związku z tem przybywają z Polski kupcy z branży śledziowej dokonując szereg transakcyj, ustalając ceny wahające się stosownie do dowozu śledzi i zapotrzebowania krajowego. Podajemy ceny tej nieoficjalnej giełdy śledziowej. Ceny rozumieją się za dużą beczkę, ocloną, franco wagon Gdynia.

*A. Śledzie importowane.*

SZKOCKIE: Castelbayskie fulle — 118 zł, castelbayskie matfulle — 110—115 zł. matfulle zwykłe: 110 zł, matisy I. — 106 do 112 zł, matisy II. — 99 do 102 zł, smollmatisy — 79 do 101 zł, crownmatisy — 78 do 103 zł, spenty — 75 do 80 zł. Uliki — matjas large za pół beczkę: 75 zł, matjas selekted za pół beczkę 67 zł, matjas medjum za pół beczkę 60 zł.

YARMUDZKIE: Trojka Bloomfield sa: matis 90 zł, smollmatis 87 zł. I. Trademark: matfull 96 zł, matis 88 do 92 zł, smollmatis 83 do 89 zł. II. Trademark: matfull 82 zł, matis 76 do 83 zł, smollmatis 73—80 zł. Tendencja na śledzie yarmudzkie zniżkowa ze w...ędu na duże połowy tych śledzi w Anglji i ze względu na celową akcję importerów w Gdańsku zdążających do odciągnięcia kupców śledziowych z Gdyni do Gdańska ...zez oferowanie bardzo niskich cen.

NORWESKIE: Sloe 5/6:35 do 37 zł, 6/7:38 zł, śledziki bez głów 70 zł, mleczaki 40 złotych.

ISLANDZKIE ŚLEDZIE: z Chłodni I. 70 do 75 zł, zwykłe 63 do 66 zł.

*B. Śledzie solone z polskich połowów na Morzu Północnem: Mopol i Mewa.*

SZKOCKIE: fulle — 75 do 81 zł, matfulle 75 do 86 zł, matisy 75 do 86 zł, smollmatisy 75 do 83 zł, mleczaki 94 do 97 zł, spenty 70 zł.

YARMUDZKIE: matfulle 75 do 82 zł, matisy 75 do 81 zł, smollmatisy 75 do 81 złotych.

Jeżeli. porównamy ceny śledzi importowanych z cenami za śledzie z polskich połowów to widzimy małą różnicę chociaż śledzie z polskich połowów zwolnione od

cła wynoszącego 30 zł. powinne być o taką sumę niższe w cenie. Z drugiej strony swiadczy to dobrze o gatunku śledzi z polskich połowów mogących uzyskać tak dobre ceny.

— *Import śledzi szkockich* dobiegł już do końca. Nawiązując do ostatnich notatek w Biuletynie (Nr. 27 z dnia 12 października) notujemy w dalszym ciągu ilości śledzi importowanych. Od dnia 7 października do dnia 11 listopada włącznie przybyło siedem statków do portu rybackiego w Gdyni przywożąc 3.946/1 oraz 3.821/2 beczek ze śledziami z Anglji, Norwegji i Islandji. Towar złożono w magazynach tranzytowych Hali i Chłodni Rybnej.

— *Import śledzi Yarmudzkich* rozpoczął się. Są to w Gdyni pierwsze śledzie złowione na wschodniem wybrzeżu Anglji obok Great Yarmouth i stąd pochodzi ich nazwa handlowa, w gatunkach śledzi solonych. Pierwszym statkiem był s/s Mars w dniu 29. 10. przywożąc 1.450/1 całych oraz 665/2 pół beczek. W dniu 2. 11. s/s Henry, 4.013/1 i 1.046/2. Dnia 5 listopada s/s La France: 800/1 i 400/2. Dnia 10 listopada s/s Osterscholde. 1.881/1 oraz 581/2 śledzi solonych.

Transporty zamagazynowano w Magazynach Tranzytowych Hali i Chłodni Rybnej.

— *Przywóz śledzi solonych z polskich połowów* na Morzu Północnem Firm Mopol i Mewa odbywa się na statkach Żeglugi Polskiej utrzymujących regularną komunikację z Holandją (Rotterdam). Do Rotterdamu dowozi się te śledzie z holenderskich portów rybackich: Scheveningen i Vlardingen gdzie znajduje się baza operacyjna polsko-holenderskich statków śledziowych.

Od dnia 7 października do dnia 11 listopada przywieziono do portu rybackiego w Gdyni na sześciu statkach: 6.614/1 oraz 3.495/2 beczek śledzi solonych, które zamagazynowano we własnym magazynie F-my Mopol oraz w Hali Licytacyjnej Chłodni Rybnej. ponieważ magazyn F-my Mewa znajduje się dopiero w budowie.

— *Ruch kolejowy z portu rybackiego w Gdyni* jest bardzo intensywny i tak od dn. 7 października do dnia 11 listopada br. wysłano śledzi solonych 194 wagonów (z czego 38 wagonów tranzyt.) Śledzi świeżych w lodzie wysłano 17 wagonów lodowni (są to śledzie importowane.) Szprotów z polskich połowów wysłano dwa wagony-lodownie.

Jeden tor kolejowy w porcie rybackim nie wystarczał, wobec tego przystąpiono do budowy drugiej linji kolejowej, którą wykończy się jeszcze w listopadzie.

— *Zapowiadany import śledzi świeżych w lodzie* przez port rybacki w Gdyni doszedł do skutku i udowodnił, że i w miesiącach październik-grudzień możemy sprowadzać te śledzie przez nasz port. Dotychczas tylko norweskie śledzie w lodzie w okresie styczeń—marzec szły przez Gdynię a inne korzystały z pośrednictwa Hamburga i tranzytu niemieckiego. Przedewszystkiem obawiano się czy śledzie wytrzymają transport trzech do pięciu dni w miesiącach październik—grudzień. Okazało się jednak, że obawy są nie na miejscu jeżeli tylko towar jest dobrze obłożony lodem tłuczonym i złożony w statku w osobnej luce. Pierwsze próby udowodniły że i te śledzie świeże w lodzie możemy sprowadzać bez zbędnego pośrednictwa przez nasz port w Gdyni.

Dotychczas nadeszły cztery statki dla Zw. Polsk. Przem. Rybnego w Katowicach: Pierwszy statek Rex przywiózł ze Szwecji (Göteborg) 700 skrzynek a 50 kg. netto. W dniu 21 października br. statek Dantzig w dniu 25 października z Holandji (Ymuiden) 328 skrzynek. Statek Juliana w dniu 4 listopada 742 skrzynek z Ymuiden. Statek Augustcords w dniu 10 listopada 1.000 skrzynek śledzi świeżych w lodzie.

Firma Społem w Gdyni sprowadziła drogą kolejową z Hamburga 1 wagon śledzi świeżych 65 skrzynek do wędzenia oraz statkiem Clara L. M. Russ 25 skrzynek z Hamburga w dniu 7 listopada. Tym samym statkiem nadeszły śledzie do fabryki konserw w Poznaniu 117 skrzynek (a 80 kg. netto).

Tak więc Gdynia otrzymuje nowy rodzaj towaru w ostatnim kwartale br. Trzeba podkreślić, że dzięki nowoczesnym urządzeniom portu rybackiego w Gdyni statki przybywające ze śledziami świeżemi w lodzie są wyładowywane natychmiast (nawet w nocy i w niedziele), dosypuje się każdą skrzynię lodem tłuczonym i solą i ładuje się do wagonów lodowni. Śledzie te przeznaczone są dla fabryk konserw, gdzie wędzi się je na biklingi i sporządza jako opiekane.

— *Statystyka Urzędu Morskiego* nie uwzględnia zupełnie podziału śledzi solonych importowanych i z połowów polskich towarzystw na Morzu Północnem. Te dwa gatunki niemożna łączyć choćby ze względu na umowę polsko-gdańską, gdzie Gdańsk może liczyć nasze własne połowy do kontyngentu przez Gdynię co jest niedopuszczalne.

Z tego samego powodu należy wydzielić ze statystyki Urzędu Morskiego śledzie świeże w lodzie. które są wydzielone w umowie polsko-gdańskiej.

Tak więc statystyka Urzędu Morskiego prawadzićby mogła osobno: a) Śledzie solone importowane, b) śledzie solone z polskich połowów Mopol i Mewa, c) Śledzie świeże w lodzie, d) Śledzie zamrożone. Dopiero wtedy posiadać będzie taka statystyka znaczenie praktyczne.

— *Próbna wysyłka raków mrożonych* odeszła z Gdyni statkiem Premier do Londynu gdzie będzie przeładowaną do miejsca przeznaczenia do Boulogne sur Mer (Francja). —

Są to raki pochodzące z Polesia, przysłane w stanie żywym do Gdyni i zamrożone w Chłodni Rybnej. Odbiorcą jest polska firma w Paryżu.

O ile ta próbna przesyłka wykaże, że raki zamrożone przyjdą w dobrym stanie i znajdą odbiorców we Francji to stanowić to będzie zupełny przewrót w naszem gospodarstwie rakowem.

Polska eksportuje rocznie około pół miljona kg. raków żywych czyli pod względem ilościowym jest to największa pozycja w eksporcie produkcji słodkowodnej (wartościowo około pół miljona złotych).

Największe połowy raków i największy eksport przypada na miesiące od kwietnia do września tracąc na swem nasileniu w miesiącach zimowych. W okresie największych połowów raka ceny są bardzo niskie. Gdy próby zamrażania raków okażą się handlowo korzystne to uda się nadmiar raków zamrozić i przechować w Chłodni Rybnej w Gdyni aż do czasu otrzymania lepszych cen. Uniknie się więc fatalnej zniżki cen w pełnym sezonie połowów. Poza tem da to możność wyzwolenia się ze zbędnego pośrednictwa agentów niemieckich skupujących ten towar i wzbogacających się na pośrednictwie ponieważ z Niemiec raki polskie idą do innych państw.

— *Brak mniejszych statków w „Żegludze Polskiej"* powoduje korzystanie z obcych statków zwłaszcza przy przywozie śledzi świeżych w lodzie, oraz śledzi zamrożonych. Towary te przychodzą do Gdyni w miesiącach: październik, listopad, grudzień, styczeń. luty, marzec. Pozatem statki takie mogłyby obsługiwać import śledzi solonych w miesiącach letnich i zimowych.

Do śledzi świeżych w łodzie i zamrożonych nadaje się najlepiej statek mały o tonażu brutto około 500 ton a netto 150 ton. Siła maszyn 300 HP. z urządzeniem chłodniczem. —

W przywozie śledzi świeżych w lodzie i zamrożonych odgrywa rolę przedewszystkiem szybkość statku.

Dla przykładu podajemy bardzo ciekawy dokument ilustrujący drogę z Ymuiden (Holandja) do Gdyni statku Juliana ze śledziami świeżemi 50 ton. Statek Juliana posiada 409 ton brutto i 128 ton netto siła maszyn 275 HP, szybkość 11 mil. Oto krótki wyciąg z dziennika okrętowego:

Dnia 31 października br. Ymuiden o godzinie 13.13 początek ładowania śledzi, zakończenie o 19.30 i wyjazd z portu. Godzina 23,30 opatrzenie luk i skontrolowanie pomp. —

Dnia 1 listopada br. godzina 3 latarnia Haaks. Wiatr NW o sile 7 do 8. Morze bardzo wzburzone, statek robi zaledwie cztery mile. Godzina 12.45 Terschelling Bank, Wiatr o sile 7 NNW.

Dnia 2 listopada br. o godzinie 2 Elba I. Warunki jak poprzednio. Godzina 9.30 Cuxhaven. Kontrola celna. Na Elbie jazda dobra aż do Brunsbüttel. Godzina 13 wjazd do Kanału Kilońskiego. Wysłano telegram do Holandji. Z pilotem przejechano kanał. Godzina 20.30 Holtenau i dobranie węgla. O północy minięto latarnię Laboe.

Dnia 3 listopada: Gęsta mgła, statek jedzie powoli. pozatem pogoda dobra. O godzinie 7-mej mgła opada i minięto latarnię Fehmannbelt. Wiatr o sile 3, kierunek NW. Godzina 11,30 Gjedser Riff. Wiatr NO. O północy na Adler Grund.

Dnia 4 listopada: Wiatr 0. sile 6. Fale krótkie i wzburzone kurs na południe od Bornholmu. Godzina 20 przejechano obok latarni Rozewie (Polska). Pogoda dobra. Godzina 23.30 Hel.

Dnia 5 listopada: na redzie w Gdyni o godzinie 0.30. Z powodu braku pilota wjazd do portu dopiero o 3.30. Statek zadeklarowano i rozpoczęto wyładunek w niedzielę o 8.30 rano. Wyładunek ukończono o 17-tej.